А. Измайловъ.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ

ВЪ НЕУРОЖАЙ

1891 года.



Цѣна 50 коп.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Ю. Н. Эрлихъ, Садовая, № 9.
1895.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 5 Апрѣля 1895 г.



Желѣзныя дороги въ неурожай 1891 года.

Въ теченіи зимы 1891—1892 гг. желѣзныя дороги привлекали къ себѣ общее вниманіе и часть нашей прессы отводила на своихъ столбцахъ много мѣста извѣстіямъ о нихъ. Даже и теперь многіе интересуются тѣмъ, что тогда происходило на желѣзныхъ дорогахъ, тѣмъ болѣе, что не мало торговцевъ и промышленниковъ понесли значительные убытки отъ порядковъ, царствовавшихъ въ то время въ перевозкѣ грузовъ. Описанія и отзывы газетъ того времени, а особенно нѣкоторыхъ, отличались страстностью и партійностью и въ нихъ трудно доискаться истины, которая представляетъ нѣкоторый интересъ, въ виду того, что въ первый разъ въ нашей исторической жизни намъ пришлось вести борьбу съ стихійнымъ бѣдствіемъ съ помощью усовершенствованныхъ средствъ сообщенія, коими не владѣли наши предки.

Какъ бы то ни было, но въ свое время продовольствіе было доставлено и бѣдствіе далеко не достигло тѣхъ размѣровъ, какіе оно могло бы принять безъ желѣзныхъ дорогъ. Въ этомъ можно легко убѣдиться, сравнивъ наибольшую высоту цѣнъ на рожь, которыя существовали въ періодъ 1891—1892 гг., съ цѣнами прежнихъ неурожаевъ, и особенно принявъ во вниманіе разницу въ стоимости денегъ настоящаго и былаго времени. И такъ, перевозочная машина сослужила свою службу и потому далеко не безполезно изучить поподробнѣе и по обстоятельнѣе, какъ она работала, и вмѣстѣ съ тѣмъ ознакомиться съ тѣми условіями, которыя способствуютъ или препятствуютъ ея успѣшной работѣ.

Описывая факты, мы стремились не упустить ни одной изъ мельчайшихъ подробностей того участія, которое принимали желѣзныя дороги въ борьбѣ съ неурожаемъ, съ цѣлью указать на ихъ многосторонность и разнообразіе, потому что, по нашему мнѣнію, этими услугами мало пользуются. Въ глуши нашихъ деревень станціи могутъ служить центрами распространенія многихъ свѣдѣній, чрезвычайно полезныхъ и для нормальнаго времени.

Въ Россіи, гдѣ большинство жителей живетъ исключительно земледѣльческимъ трудомъ, отъ времени до времени повторяются неурожаи, ставящіе въ затруднительное положеніе народонаселеніе мѣстности, которая имъ подвергается. Черезъ извѣстные періоды, къ счастью большіе, неурожай захватываетъ очень большое пространство, разростается въ бѣдствіе, на помощь коему должно идти все общество.

Не давно, такой недородъ хлѣба захватилъ огромное пространство центральной Россіи, напомнивъ собою положеніе, бывшее не менѣе 50-ти лѣтъ назадъ. Въ послѣдній недородъ Правительство и Общество вступили въ борьбу съ нуждой не съ примитивными способами сообщеній, а обладая усовершенствованными путями, въ видѣ желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1891 году былъ первый опытъ примѣненія этого орудія для борьбы съ послѣдствіями неурожая и потому полезно оглянуться и посмотрѣть пріемы этого примѣненія.

Время для такого осмотра уже наступило. Страсти, волновавшія въ то время, поулеглись и къ нему можно отнестись объективно, а между тѣмъ живы современные дѣятели эпохи, которые могутъ поправить всякую неточность. Поэтому описаніе можетъ выйти полнѣе и правдивѣе мертвыхъ мемуаровъ, въ которыхъ историку приходится во многомъ вѣрить на слово автору.

Откладывать описанія не слѣдуетъ еще и потому, что желѣзныя дороги—орудіе сравнительно новое и пріемы для пользованія имъ не вполнѣ установились. Даже въ средѣ спеціалистовъ существуютъ спорные вопросы и противорѣчивыя мнѣнія, а потому при пользованіи этимъ орудіемъ возможны ошибки, избѣжать которыхъ было бы

въ будущемъ далеко не безполезно, тѣмъ болѣе, что замѣчается, какъ нѣкоторыя изъ такихъ ошибокъ даже въ сравнительно короткіе періоды времени повторяются довольно систематически.

Желѣзныя дороги совершенствуются вмѣстѣ съ общимъ совершенствованіемъ всей техники и этотъ прогрессъ иногда заставляетъ общество забывать о томъ, что всякое человѣческое изобрѣтеніе далеко отъ идеальнаго совершенства. По этому весьма часто къ желѣзнымъ дорогамъ предъявляются чрезмѣрныя требованія или на нихъ возлагаютъ чрезмѣрныя надежды и когда таковыя не оправдываются, то общество или приходитъ въ уныніе или раздражается, а когда бѣда пройдетъ, рѣдко кто захочетъ изучить дѣло, разсмотрѣть его внимательно и уяснить причину, почему приходили въ раздраженіе, почему унывали? Если же разсмотрѣть хорошенько, то окажется, что серьезнаго повода ни къ унынію, ни къ раздраженію не было и вспышка происходила лишь отъ состоянія возбужденія, подогрѣваемаго иногда изъ-за партійныхъ интересовъ.

Военная техника, а съ нею и все общество живо интересуются всякимъ новымъ опытомъ примѣненія нынѣшнихъ орудій истребленія и защиты. Она изучаетъ ихъ слабыя и сильныя стороны, подмѣчаетъ и описываетъ пріемы пользованія ими, критикуетъ и сравниваетъ и дѣлаетъ выводы для будущаго. Намъ думается, что вниманія заслуживаютъ и желѣзныя дороги, какъ орудіе борьбы съ бѣдствіями, защиты и нападенія, и мы рѣшились составить описаніе примѣненія этого орудія къ борьбѣ съ неурожаемъ въ 1891 году.

Въ большинствѣ нашихъ центральныхъ черноземныхъ губерній, особенно въ Поволжскихъ, состояніе погоды въ Маѣ опредѣляетъ достоинство предстоящаго въ то же лѣто урожая. Есть дожди—хорошо, нѣтъ—надежда плохая. Но засуха въ Маѣ еще можетъ быть исправима дождями первой половины Іюня, а полное бездождіе въ обоихъ этихъ мѣсяцахъ знаменуетъ почти полную гибель посѣвовъ какъ озимыхъ, такъ и большинства яровыхъ.

Въ концѣ Мая 1891 года, въ газетахъ стали появляться тревожныя извѣстія о полной засухѣ, изъ большаго числа центральныхъ и Поволжскихъ губерній. Въ теченіи всего Іюня извѣстія становились все мрачнѣе и къ концу мѣсяца корреспонденціи описывали состояніе посѣвовъ въ самомъ печальномъ положеніи. Хлѣбный рынокъ началъ волноваться и поднимать цѣны. Представляемъ

слѣдующую таблицу рыночныхъ цѣнъ на хлѣбъ, составленную по свѣдѣніямъ, своевременно помѣщавшимся въ Вѣстникѣ Финансовъ. Для большей наглядности картины мы взяли цѣны, существовавшія на главныхъ рынкахъ, находящихся на окраинахъ Россіи, и четырехъ пунктахъ внутри ея, избравъ послѣдніе какъ въ неурожайной полосѣ, такъ и въ посредственной или близкой къ ней, а также и въ урожайной полосѣ. Для неурожайной полосы взяли Саратовъ, для соприкасающихся къ ней Орелъ и Харьковъ, для урожайной Кіевъ. Для первой половины 1891 года мы выставляемъ цѣны среднія за мѣсяцъ, а для второй половины и для четырехъ первыхъ мѣсяцевъ 1892 года, мы поставили цѣны еженедѣльныя, чтобы показать ихъ колебаніе и какую эти колебанія имѣли связь съ мѣропріятіями правительства. Таблицу мы довели лишь до Мая 1892 г. потому, что извѣстія о благопріятной погодѣ, бывшей въ 1892 году, удерживали хлѣбный рынокъ вплоть до поступленія новой жатвы въ ровномъ хотя и довольно высокомъ настроеніи.

ТАБЛИЦА I.

Среднія цѣны пуда ржи въ мѣсяцъ 1891 года.

	Январѣ.	Февралѣ.	Мартѣ.	Апрѣлѣ.	Маѣ.		Іюнѣ.		Іюлѣ.	
	коп.	коп.	коп.	коп.	р.	к.	р.	к.	р.	к.
Въ Петербургѣ . . .	75	77	81	90		95	1	06	1	12
„ Ригѣ	80	79	84	93		95	1	08	1	13
„ Варшавѣ	78	78	78	85	1	03	1	02	1	0½
„ Одессѣ	74	76	78	87		91		91	1	1
„ Таганрогѣ . . .	69	69	75	74		85	1	—	1	—
„ Саратовѣ	55	56	60	70		85	1	—	1	07
„ Орлѣ	57	58	62	70		85	1	—	1	03
„ Харьковѣ	56	59	59	61		70		73		—
„ Кіевѣ	66	65	65	70		80		90		91

ТАБЛИЦА II.

Еженедѣльныя цѣны пуда ржи 1892 года.

	Августъ.					Сентябрь.					Октябрь.				
	1.	2.	3.	4.	Ср.	1.	2.	3.	4.	Ср.	1.	2.	3.	4.	Ср.
Петербургъ . . .	120 1/2	142 1/2	137	129	133	118	115	116 1/2	116 1/2	117	127 1/2	137 1/2	142 1/2	142 1/2	135
Рига	121 1/2	151 1/2	125	111 1/2	128	116	118	116 1/2	—	117	119 1/2	130	142 1/2	137	130
Варшава	—	143	113 1/2	105 1/2	116	—	—	—	—	—	—	—	124	127 1/2	126
Одесса	—	149 1/2	135 1/2	—	142 1/2	97 1/2	97 1/2	105	105	101	—	—	110	111	110 1/2
Таганрогъ . . .	113	—	—	90	101 1/2	95	91	90	95 1/2	93	103 1/2	124 1/2	126	113 1/2	117
Саратовъ	109 1/2	—	—	—	109 1/2	114 1/2	116 1/2	123 1/2	—	118 1/2	129	123 1/2	123 1/2	133 1/2	128
Орелъ	111	—	114	111	112	107 1/2	106 1/2	108	—	107 1/2	118 1/2	128 1/2	131	136	134
Харьковъ	102 1/2	—	—	107 1/2	102 1/2	103	—	—	—	103	—	—	108 1/2	120	114 1/2
Кіевъ	95	—	97	—	96	97 1/2	101 1/2	107 1/2	105 1/2	105	—	111 1/2	129	108	123

ТАБЛИЦА III.

Еженедѣльныя цѣны пуда ржи 1891 и 1992 года.

	Ноябрь.					Декабрь.					Январь.				
	1.	2.	3.	4.	Ср.	1.	2.	3.	4.	Ср.	1.	2.	3.	4.	Ср.
Петербургъ . . .	142	142	142	142	142	137	142	142	139	139	130½	—	—	—	130½
Рига	145	131	136	127	135	128	—	130	124	128	121½	123	123	123	122½
Варшава	130	132½	132	132	132	133	134	134	137	134½	128½	130	127	131½	129
Одесса	113	113	—	128	118	125	127	125	—	125½	119	121½	121½	121½	121
Таганрогъ . . .	138½	133	138	138	137	138	—	116	11	127	—	—	105	110	107½
Саратовъ	137½	143	143	153	144	142	136	136	—	138	—	129½	129½	130	129½
Орелъ	130	125	127	129	130	128	128	128	124	127	123½	123	125½	127½	125½
Харьковъ	105	120	—	—	112½	121	—	120	—	120½	—	120	—	123½	122
Кіевъ	121½	121	128	123	124	123	126	118	118	121	116	116	116	112½	115

ТАБЛИЦА IV.

Еженедѣльныя цѣны пуда ржи 1892 года.

	Февраль.					Мартъ.					Апрѣль.				
	1.	2.	3.	4.	Ср.	1.	2.	3.	4.	Ср.	1.	2.	3.	4.	Ср.
Петербургъ . . .	130	130	130	132	130½	132½	135	125	119	125	121½	119	119	122	120
Рига	123½	125	125	125	124½	121	114	112½	109	114	115	120	116	111	116
Варшава	130½	132½	126½	120	127	124½	121½	115½	115	118	115	—	115	118	116
Одесса	120	120	121	120	120	120	120	110	110	115	—	93½	87½	84½	86
Таганрогъ . . .	110	110	109	111	110	109	—	110	—	109½	—	—	—	$87\,^1/_1$	87½
Саратовъ	132½	134½	136½	—	136	139	128	130½	128½	130	122½	117½	—	102½	114
Орелъ	127	126½	126	126	126½	124	124	116½	116	119	109	100	103	108	108
Харьковъ . . .	—	120	—	120	120	115	111	105	116	110	—	97½	—	93	95
Кіевъ	112½	—	113½	113	113	107½	107½	100	100	103½	90	90	85	81	85

Въ концѣ Іюля существованіе неурожая на огромномъ пространствѣ было объявлено и 28 Іюля послѣдовало запрещеніе вывоза ржи изъ Западныхъ и Южныхъ портовъ и по всей Западной сухопутной границѣ, а 1 Августа распространено на Финляндію.

9-го Августа объявлены правила, обезпечивающія невозможность вывоза ржи подъ видомъ перевозки въ Финляндію и подъ видомъ примѣси ея къ пшеницѣ, наибольшій процентъ коей допущенъ не выше 8%.

1-го Сентября послѣдовало запрещеніе вывоза ржи изъ Архангельскаго порта и пшеницы по всей Персидской границѣ. Послѣдняя мѣра имѣла въ виду предупредить необходимость вывоза въ Закаспійскій край изъ внутреннихъ губерній ржи, взамѣнъ пшеницы которая могла уйдти въ Персію.

Вмѣстѣ съ запрещеніемъ вывоза ржи послѣдовало запрещеніе вывоза ржаной муки, отрубей и прочихъ отбросовъ при обработкѣ зерна, употребляемыхъ для корма скота, а 26 Сентября къ нимъ присоединены и выжимки масличныхъ сѣмянъ, что, однако, скоро отмѣнено.

Въ іюльскихъ и августовскихъ №№ Вѣстника Финансовъ, торговли и промышленности приведены соображенія, вызвавшія эти еще не бывалыя въ Россіи мѣры и статистическія свѣдѣнія о количествѣ зерноваго хлѣба, ожидавшагося отъ жатвы 1891 года, остатковъ отъ урожаевъ прежнихъ лѣтъ и потребности его для продовольствія народонаселенія.

Изъ другихъ официальныхъ свѣдѣній, а именно изъ перечня пониженныхъ тарифовъ на перевозку хлѣба, видно, что полный неурожай и недостатокъ продовольствія предвидѣлся въ губерніяхъ: Воронежской, Харьковской, Курской, Тульской, Рязанской, Тамбовской, Пензенской, Саратовской, Самарской, Казанской, Симбирской, Нижегородской, Вятской, Херсонской, Екатеринославской, Полтавской, Уфимской, Пермской, Оренбургской, уѣздахъ: Ливенскомъ, Елецкомъ и Малоархангельскомъ Орловской губерніи и въ Тобольской губерніи въ округахъ: Курганскомъ, Ялуторовскомъ и Ишимскомъ и въ области Тургайской. Списокъ этотъ, по своей длинѣ и по тому соображенію, что въ него вошли самыя плодородныя части средней, а отчасти и Южной, черноземной полосы, производитъ очень тяжелое впечатлѣніе и оно ослабляется отчасти

только тѣмъ, что въ губерніяхъ Харьковской, Полтавской, Екатеринославской и Херсонской пострадали весьма не многіе уѣзды, а остальные и довольно большое число изъ нихъ сами отпускали избытокъ хлѣба во внутреннія губерніи. Даже въ послѣднихъ встрѣчались небольшіе клочки, счастливые оазисы, на которые своевременно выпала небесная влага и получился превосходный урожай.

Тяжелое впечатлѣніе перечня еще болѣе сглаживается спискомъ губерній и областей съ удовлетворительнымъ урожаемъ,—къ нимъ принадлежали всѣ губерніи за Вислой и Привислянскаго края, Тобольская, Волынская, Кіевская, Бессарабія, Таврическая губернія, южные округа земли войска Донскаго. Сѣверный Кавказъ, а также нѣкоторыя сѣверныя губерніи, какъ напримѣръ, Вологодская, ради которой, по объясненію Вѣстника Финансовъ, былъ воспрещенъ вывозъ изъ Архангельскаго порта.

Воспрещеніе вывоза вытекало также изъ того соображенія, что въ тотъ же годъ Европейскіе рынки требовали много хлѣба и цѣны на него поднялись. Урожайная полоса охватывала Западныя и Южныя окраины, бывшія ближе къ Европѣ, чѣмъ къ центральной Россіи, которые легко могли, при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ, вывезти избытокъ своего урожая за границу. Кромѣ того исторія указывала на примѣры двухъ и даже трехлѣтнихъ неурожаевъ подъ рядъ, какъ напримѣръ, при Борисѣ Годуновѣ и надо было подумать о 1892 годѣ.

Однако же для ликвидаціи краткосрочныхъ торговыхъ сдѣлокъ на хлѣбъ, съ заграничными торговыми фирмами, вывозъ его былъ разрѣшенъ въ теченіи льготнаго срока по 15 августа.

Льгота эта вызвала крайне оживленное движеніе на желѣзныхъ дорогахъ Западнаго района и значительный скачекъ въ подъемѣ цѣнъ на рожь во всѣхъ центрахъ отпускной торговли.

Въ теченіи двухъ недѣль въ началѣ августа цѣны на рожь поднялись:

Въ Петербургѣ .	съ	1 р.	14 к.	за	пудъ	до	1 р.	42 к.
„ Ригѣ . . .	„	1 „	13 „	„	„	„	1 „	51 „
„ Варшавѣ . .	„	1 „	09 „	„	„	„	1 „	43 „
„ Одессѣ . . .	„	1 „	01 „	„	„	„	1 „	49 „

После 15 августа цѣны падаютъ. Къ концу мѣсяца они упали:

въ Петербургѣ . . .	на 23	коп.	на	пудъ.
„ Ригѣ	„ 40	„	„	„
„ Варшавѣ	„ 36	„	„	„
„ Одессѣ	„ 52	„	„	„

На внутреннихъ рынкахъ скачки были слабѣе. Въ Саратовѣ въ началѣ августа цѣна поднялась на 12 коп. на пудъ, а къ сентябрю понизилась изъ этого на 5 коп. Въ Орлѣ поднялась на 8 коп. и опустилась на 5 коп.

Успокоенію рынка способствовало и свѣдѣніе объ успѣхѣ посѣва озимей на 1892 годъ совершеннаго при благопріятной погодѣ и благодаря быстрому и успѣшному снабженію сѣменами нуждающихся. Первыя опасенія за урожай озимыхъ хлѣбовъ 1892 года миновали, сѣмена были брошены въ землю, а дальнѣйшій ростъ ихъ зависѣлъ отъ милости Божіей.

Одновременно съ мѣрами для удержанія хлѣба внутри Имперіи, предприняты мѣры для пониженія его цѣнъ на мѣстахъ неурожая, уменьшеніемъ стоимости провоза зерноваго хлѣба и всѣхъ продуктовъ для прокормленія скота изъ окраинъ Россіи во внутреннія губерніи.

Для этого 26 іюля 1891 года были понижены провозныя платы на желѣзныхъ дорогахъ въ мѣстности довольно точно указанныя. Самое большое пониженіе сдѣлано было для перевозки хлѣба, отправляемаго по свидѣтельствамъ Земскихъ Управъ и учрежденій, завѣдующихъ продовольствіемъ народонаселенія. На большихъ разстояніяхъ плата спускалась до $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты. Въ разъясненіяхъ для пользованія изданными тарифами хлѣбныхъ перевозокъ, напечатанныхъ въ 1892 году Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ въ видѣ Инструкціи Земскимъ Управамъ было сказано: Выдача свидѣтельствъ на право перевозки хлѣба по самому пониженному тарифу, хлѣбнымъ торговцамъ и вообще частнымъ лицамъ, хотя бы и для общеполезной цѣли, какъ напримѣръ пониженія мѣстныхъ рыночныхъ цѣнъ, было бы дѣйствіемъ неправильнымъ и несогласнымъ съ точнымъ смысломъ и цѣлью изданнаго тарифа. Но при этомъ добавлено, что неправильность выдачи можетъ подлежать разслѣдованію лишь въ установленномъ порядкѣ, желѣзныя же дороги не входятъ въ разсмотрѣніе вопроса и не могутъ отказать въ

примѣненіи льготнаго тарифа, каждому предъявителю свидѣтельства, если оно составлено по установленной формѣ.

Такое объясненіе можно назвать приглашеніемъ пользовать льготнымъ тарифомъ возможно умѣреннѣе, не представляя серьезныхъ преградъ къ неправильностямъ такого пользованія. Но одновременно оно съуживало кругъ лицъ, которыя могли пользоваться наиболѣе льготнымъ тарифомъ. По существу же онъ могъ примѣняться помимо земскихъ и къ другимъ привиллегированнымъ отправкамъ, что и было въ дѣйствительности, пока новое пониженіе, изданное 26-го Октября для перевозки хлѣба съ юга и запада, не уровняло правъ всѣхъ.

7-го Сентября изданы пониженные тарифы для перевозки корма для скота, а 21-го того же мѣсяца объявлена безплатная перевозка предметовъ, жертвуемыхъ для раздачи продовольствія нуждающимся и тѣхъ же предметовъ, покупаемыхъ благотворительными Комитетами.

Въ Ноябрѣ, а именно 2-го, 23-го и 30-го и 23-го Декабря изданы постановленія, уравнивающія стоимость привоза хлѣба, по нѣкоторымъ длиннѣйшимъ обходнымъ направленіямъ желѣзныхъ дорогъ, съ кратчайшими. Кромѣ того издано нѣсколько постановленій для облегченія удовлетворенія другихъ нуждъ народонаселенія.

14-го Сентября понижена провозная плата на перевозку скота, который предполагали вывозить для прокормленія въ южныя стѣпи, а въ теченіи Августа, Ноября и Декабря была понижена плата за провозъ рабочихъ, уѣзжающихъ на заработки, и въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ на перевозку дровъ.

Въ наставленіи, изданномъ въ 1892 году, для Земскихъ Управъ рекомендовалось не обозначать желѣзнодорожныхъ направленій, по коимъ слѣдуетъ перевозить сдаваемый грузъ, а предоставлять выборъ его агенгамъ желѣзныхъ дорогъ, болѣе знакомымъ съ данными на этотъ предметъ указаніями. Это постановленіе было издано позже, а въ началѣ особенно закупки сдѣланныя до Декабря были сдаваемы уполномоченными земствъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, съ указаніемъ пути слѣдованія по кратчайшему направленію. По Уставу 1885 года агенты желѣзныхъ дорогъ не въ правѣ мѣнять произвольно указаннаго грузохозяиномъ направленія и это обстоятельство до Декабря очень серьезно затрудняло пользованіе обходными направленіями. Такъ залежи образовавшіеся на Владикавказской

желѣзной дорогѣ почти всѣ были адресованы по направленію на Воронежъ и потому въ теченіи всего Ноября мѣсяца Владикавказская желѣзная дорога не могла пользоваться обходнымъ направленіемъ на Курскъ, что и составляло причину незначительности перевозки хлѣба по Курско-Харьковско-Азовской желѣзной дорогѣ въ то время, когда провозоспособность послѣдней уже усилилась.

Этимъ перечнемъ исчерпывается рядъ мѣръ, предпринятыхъ для пониженія стоимости провоза хлѣба и другихъ предметовъ, въ видахъ облегченія нуждающихся мѣстностей, и въ качествѣ бытописателя мы не можемъ не упомянуть о слѣдующемъ обстоятельствѣ. Льготные пониженные тарифы примѣнялись лишь къ повагоннымъ отправкамъ, т. е. въ 610 пудовъ. Меньшая отправка оплачивалась дороже, что затрудняло крестьянскія общества покупать для себя непосредственно хлѣбъ по болѣе дешевой цѣнѣ. Одна изъ деревень Курской губерніи, не зная такого условія, выписала себѣ 300 пудовъ ржи и добилась примѣненія къ нимъ льготнаго тарифа, спустя нѣсколько недѣль и только благодаря вмѣшательству въ дѣло и ходатайству Губернатора.

Изъ таблицы цѣнъ ржи на хлѣбныхъ рынкахъ видно, она съ конца Августа до Октября держалась почти въ одинаковой высотѣ. Съ Октября цѣна возвышается и доходитъ до наибольшей величины.

Самая высокая цѣна на внутреннихъ рынкахъ была слѣдующая:

Въ Саратовѣ въ концѣ Ноября . .	1	руб.	53 коп.
„ Орлѣ въ половинѣ Ноября . .	1	„	35 „
„ Кіевѣ около 20-го Ноября . .	1	„	28 „

„ Харьковѣ наивысшая цѣна была въ концѣ Января и доходила до 1 руб. 23 коп. за пудъ.

Соображая колебанія цѣнъ съ распоряженіями объ удешевленіи провоза, мы замѣчаемъ повышеніе какъ въ мѣстахъ неурожайныхъ, такъ и въ тѣхъ, гдѣ находился избытокъ. Въ то же время цѣны повышаются и въ портахъ даже въ южныхъ. Такъ, въ Таганрогѣ пудъ ржи съ 92 к. поднялся въ Ноябрѣ до средней цѣны 1 р. 37 к., т. е. стоилъ дороже, чѣмъ въ Орлѣ, а въ Одессѣ съ 1 р. 1 к. до 1 руб. 18 коп.

Надо думать, что это происходило отъ усиленной покупки множествомъ агентовъ, не связанныхъ между собою общимъ руководствомъ

и отъ распространившихся слуховъ о невозможности вполнѣ успѣшнаго вывоза по желѣзнымъ дорогамъ всего потребнаго количества хлѣба въ неурожайныя мѣстности.

Этотъ перечень исчерпываетъ собою всѣ мѣропріятія по удержанію запасовъ хлѣба внутри Имперіи и удешевленію его доставки съ окраинъ въ центральную область.

Обратимся къ другой сторонѣ дѣла, къ организаціи доставки продовольствія нуждающихся. Опубликованныхъ официальныхъ свѣдѣній по этому предмету еще немного и мы можемъ отмѣтить сравнительно небольшое число фактовъ.

Къ завѣдыванію дѣломъ продовольствія и снабженія имъ нуждающихся были привлечены Земскія учрежденія и лишь въ отдаленныя области Сибири назначено особое уполномоченное лицо.

Земскимъ учрежденіямъ было поручено закупить продовольствіе въ мѣстахъ, избираемыхъ ими по своему усмотрѣнію на средства, щедро отпущенныя казной. Министерство Финансовъ и другія учрежденія собирали справки о цѣнахъ на хлѣбъ на всѣхъ болѣе или менѣе значительныхъ рынкахъ и публиковали ихъ въ общее свѣдѣніе.

Въ этомъ дѣлѣ принимали дѣятельное участіе желѣзныя дороги. Начальники станцій, находящихся вблизи сколько нибудь значительныхъ торговыхъ пунктовъ, узнавали о существующихъ цѣнахъ на хлѣбъ и еженедѣльно телеграфировали о нихъ въ Петербургъ, откуда высылались печатные бюллетени, вывѣшиваемые, между прочимъ, на всѣхъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ.

Земскія и другія учрежденія, закупавшія хлѣбъ, для продовольствія на средства казны, отпускали его нуждающимся заимообразно въ ссуду, до будущихъ урожаевъ. Для безплатной помощи была приглашена частная благотворительность, а для организаціи закупки и раздачи хлѣба, пріобрѣтаемаго на пожертвованныя суммы учреждены Особые Комитеты. Главнымъ изъ нихъ былъ Комитетъ подъ Предсѣдательствомъ Государя Наслѣдника Цесаревича. Въ Москвѣ образовался Комитетъ Супруги Августѣйшаго Генералъ-Губернатора и повсемѣстно подъ вѣдѣніемъ Архіереевъ мѣстные Епархіальные Комитеты подъ общимъ наблюденіемъ Святѣйшаго Синода. Кромѣ того въ дѣлѣ благотворительности приняли дѣятельное участіе Общество Краснаго Креста и многія частныя лица, изъ

коихъ замѣтнѣе прочихъ выдѣлялся маститый писатель Графъ Левъ Толстой.

Служащіе желѣзныхъ дорогъ приняли и въ этомъ дѣлѣ дѣятельное участіе посредствомъ продажи билетовъ на благотворительную лотерею и сборовъ пожертвованій.

Мы отмѣчаемъ эти черты участія служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ въ общемъ народномъ бѣдствіи въ виду современныхъ отзывовъ о нихъ въ нѣкоторыхъ органахъ прессы и вспоминая послѣдніе не можемъ удержаться, чтобы не выписать нѣсколько словъ изъ воспоминаній одного дѣятеля этой эпохи, недавно напечатанныхъ въ Журналѣ „Недѣля“. Авторъ описываетъ впечатлѣніе, вынесенное имъ изъ своей поѣздки по желѣзной дорогѣ, слѣдующими словами:

„Лица всѣхъ служащихъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ были блѣдныя, изможденныя и озабоченныя. На предлагаемые вопросы они отвѣчали разсѣянно и видимо было, что мысли ихъ были отвлечены чѣмъ то другимъ“.

Дѣйствительно, тяжела была служба этихъ тружениковъ въ это время. Обыкновенное сокращеніе работъ на праздники было отмѣнено и хотя число служащихъ увеличилось, но по неопытности вновь набранныхъ главная тяжесть все-таки лежала на старослужащихъ. Многіе изъ тѣхъ *), которые пережили это время, не скоро его забудутъ.

Обратимся къ ходу заготовки хлѣба на продовольствіе.

На обязанность учрежденій завѣдующихъ этимъ дѣломъ было возложено:

1) Опредѣлить по возможности точнѣе потребность и количество, которое надо роздать.

2) Купить его и сдать на желѣзной дорогѣ для перевозки на станціи, ближайшія къ мѣстамъ раздачи въ деревняхъ.

3) По совершеніи перевозки принять со станціи желѣзной дороги, увезти и раздать нуждающимся.

---

*) Спѣшимъ, однако добавить, что далеко не вся и лишь очень небольшая часть прессы, отличалась своими крайне жесткими отзывами о желѣзнодорожныхъ служащихъ—натравливая на нихъ общественное мнѣніе.

Едвали не самая труднѣйшая изъ этихъ задачъ была первая. Вѣскія соображенія заставляли стремиться къ возможной точности и ограниченію предѣлами крайней необходимости размѣровъ выдаваемой заимообразно ссуды. Опредѣляя эти размѣры, приходилось бороться съ корыстными побужденіями отдѣльныхъ лицъ и сельскихъ обществъ, стремившихся взять побольше, побуждать ихъ къ самопомощи, къ отыскиванію работы и сберегать расходы казны.

На сколько удовлетворительно была рѣшена эта задача судить трудно, вѣроятно дѣло не обошлось безъ ошибокъ, но во всякомъ случаѣ стремленіе уменьшить размѣръ ссуды и побуждать крестьянъ къ самопомощи, къ отыскиванію работы, имѣло основанія. Много раздавалось жалобъ на отказы ихъ отъ предлагавшейся имъ работы. Намъ лично извѣстенъ фактъ, что при наймѣ, въ зимнюю рабочую артель, рабочихъ крестьянъ Курской губерніи, изъ числа пострадавшихъ отъ неурожая, за плату по 15 руб. въ мѣсяцъ, нѣкоторые пошли лишь послѣ категорическаго заявленія, что тѣмъ семьямъ, въ которыхъ свободные работники откажутся отъ найма, хлѣбной ссуды не будетъ выдано.

Однако же это законное стремленіе къ извѣстной точности должно было задерживать опредѣленіе размѣра ссуды и колебать уже выяснившіеся итоги послѣ ихъ повѣрокъ. Кромѣ того къ концу зимы стало выясняться существованіе запасовъ и въ неурожайныхъ губерніяхъ, ожидавшихъ лишь возвышенія цѣнъ.

Поэтому въ Мартѣ и даже въ половинѣ Февраля закупка и отправка хлѣба значительно сократилась. Усиленная дѣятельность желѣзныхъ дорогъ обратилась на перевозку другихъ грузовъ, задержанныхъ перевозкой хлѣба, и развозку застоявшихся съ нимъ вагоновъ.

Цѣны пуда ржи на внутреннихъ рынкахъ стали падать и состоялись слѣдующія:

	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.
Въ Саратовѣ .	1 р. 36 к.	1 р. 30 к.	1 р. 14 к.
„ Орлѣ . .	1 „ 26 „	1 „ 19 „	1 „ 08 „
„ Харьковѣ .	1 „ 20 „	1 „ 10 „	— „ 98 „
„ Кіевѣ . .	1 „ 13 „	1 „ 03 „	— „ 85 „

На послѣдней высотѣ онѣ почти и удержались до наступленія жатвы 1892 года.

По свѣдѣніямъ Вѣстника Финансовъ, по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ перевезено хлѣба по льготнымъ свидѣтельствамъ:

Въ Сентябрѣ	5.473.574	пуда.
„ Октябрѣ	8.687.545	„
„ Ноябрѣ	10.058.290	„
„ Декабрѣ	15.048.740	„
„ Январѣ 1892 г. . .	17.843.110	„
„ Февралѣ „ . .	17.225.985	„
„ Мартѣ „ . .	9.440.930	„
Итого . .	87.686.211	пуд.

Безплатно для благотворительныхъ Комитетовъ перевезено всего 4.176.060 пудовъ.

Такимъ образомъ всего для продовольствія въ неурожайныя мѣстности перевезено хлѣба, купленнаго на государственныя и общественныя средства 91.862.271 пудъ. Среднее разстояніе перевозки можно принять въ 1500 верстъ.

Для перевозки этого количества на лошадяхъ, въ предположеніи, что каждая подвода дѣлаетъ по 50 верстъ въ сутки и везетъ 25 пудовъ, потребовалось бы 518 т. подводъ, которыя взяли бы на свое собственное прокормленіе за это же время около 55 милліоновъ пудовъ овса и 30 милліоновъ пудовъ сѣна.

Приводимыя свѣдѣнія могутъ служить освѣщеніемъ размѣра тѣхъ средствъ продовольствія, которыхъ не доставало въ неурожайныхъ мѣстностяхъ, и подспорьемъ для предварительныхъ соображеній на будущее время.

Кромѣ того перевозился хлѣбъ частныхъ лицъ, но, къ сожалѣнію, мы не можемъ привести объ немъ свѣдѣній помѣсячно, потому что въ печатныхъ отчетахъ приводятся лишь годовые итоги. На частныя же свѣдѣнія трудно положиться.

Закупка хлѣба въ неурожайныхъ мѣстностяхъ производилась Земскими учрежденіями, посредствомъ особыхъ комиссіонеровъ и уполномоченныхъ, биржевыхъ маклеровъ и извѣстныхъ торговыхъ фирмъ. Каждое земство покупало самостоятельно и лишь въ Январѣ было командировано изъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ въ Ростовъ

на Дону особое лицо, но только для собиранія свѣдѣній о цѣнахъ и мѣстахъ продажи и сообщенія ихъ агентамъ Земскихъ учрежденій, т. е. было устроено что-то въ видѣ офиціальнаго справочнаго бюро. Вся эта операція, судя по отчету Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, одобренному Государственнымъ Совѣтомъ, прошла удовлетворительно и мы можемъ отмѣтить лишь стремленіе нѣкоторыхъ комиссіонеровъ сдать земствамъ хлѣбъ недоброкачественный, что подтвердилось въ недавно оконченномъ въ Одессѣ процессѣ агентовъ фирмы Дрейфуса и К°. При разбирательствѣ этого процесса выяснилось, что близъ одной станціи юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ была устроена особая фабрика приготовленія такого хлѣба. Отмѣтимъ, что желѣзныя дороги играли дѣятельную роль въ своевременной остановкѣ этихъ попытокъ. Существованіе упомянутой фабрики открыто служащими этой станціи и вообще на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, при предъявленіи хлѣба къ отправкѣ, составлялись протоколы о его недоброкачественности, которые передавались полиціи и хлѣбъ задерживался.

Развозка хлѣба, привезеннаго по желѣзной дорогѣ, по волостямъ и деревнямъ представляла больше затрудненій, чѣмъ закупка его на мѣстахъ сбыта, въ виду громадныхъ пространствъ нашихъ палестинъ, случавшейся бездорожицы и полной невозможности даже приблизительно предсказать время прибытія на станцію каждой отдѣльной отправки. Послѣднее обстоятельство происходило главнымъ образомъ отъ отмѣны правила о соблюденіи очередей отправки, послѣдовавшей съ половины Декабря 1891 года.

Каждый начальникъ станціи, зная, напримѣръ, что 5 Декабря приходитъ грузъ, ввезенный на станцію 20 Ноября, можетъ предупредить получателя, что грузъ, сданный имъ для отправленія 1 Декабря, прибудетъ около 15 Декабря, но когда начальникъ станціи видитъ, что въ одинъ и тотъ же день приходитъ грузъ, отправленный въ самое разное время, то онъ ничего не можетъ отвѣтить на вопросъ получателя о времени привоза ожидаемаго имъ груза.

Но даже и въ то время, когда очередь отправленія еще соблюдалась, т. е. въ Октябрѣ, уборка со станцій прибывающаго хлѣба сильно замедлялась и затрудняла операціи желѣзныхъ дорогъ. Наряженныя для увоза хлѣба подводы приходили неисправно и запаздывали, раздѣлъ хлѣба между деревнями требовалъ вѣсовъ и ссыпки

въ мѣшки, которыхъ часто не доставало. Для соблюденія экономіи въ закупкѣ, уполномоченные земствъ покупали хлѣбъ безъ мѣшковъ и отправляли цѣлыми вагонами всcыпную. Способъ этотъ вошелъ въ употребленіе повсемѣстно лишь съ лѣта того же 1891 года. Онъ уменьшаетъ накладные расходы, но требуетъ особыхъ устройствъ и приспособленій для разгрузки и храненія хлѣба въ мѣстахъ его назначенія и такъ какъ вся наша торговля хлѣбомъ направлялась изъ глубины Россіи къ портамъ, то портовыя станціи были еще кое-какъ приспособлены къ новому способу перевозки.

Въ зиму 1891—1892 года хлѣбъ пошелъ въ обратномъ направленіи. Маленькія станціи желѣзныхъ дорогъ, бывшія центрами для отправки хлѣба, обратились въ центры прибытія и храненія. Крытыхъ помѣщеній для него не было. Если бы хлѣбъ привозился въ мѣшкахъ, затрудненія устранялись бы очень легко, такъ какъ его легко сберечь въ бунтахъ подъ покрышкой; но привозимый безъ мѣшковъ хлѣбъ требовалъ для своего храненія или амбаровъ, или тѣхъ же мѣшковъ, покупаемыхъ управленіями дорогъ за счетъ тѣхъ же земствъ. Исполненіе первой мѣры было невозможно по краткости времени, а для второй,—въ виду характера перевозки и источника, на который производилась закупка хлѣба, требовало для мѣстныхъ управленій особыхъ уполномочій и средствъ, которыхъ дано не было.

Въ Январѣ и особенно въ Февралѣ случалось, что привозимый хлѣбъ изъ вагоновъ вываливался прямо на снѣгъ, въ надеждѣ на луженые Россійскіе желудки, но въ общемъ вагоны желѣзныхъ дорогъ обращались въ амбары и ихъ накоплялось на одной станціи столько, что вновь приходящихъ некуда было ставить; пока для этого строились новые пути, прибывающіе вагоны задерживались на другихъ, болѣе свободныхъ станціяхъ. Все это вносило массу недоразумѣній и безпорядковъ. Грузъ приходилъ не по времени отправленія, а случайно и никто не могъ сказать, когда какую отправку можно ждать.

Этимъ мы ограничимъ описаніе участія желѣзныхъ дорогъ въ той сторонѣ доставки продовольствія, въ которой это участіе соприкасалось съ общими распоряженіями и дѣятельностью другихъ учрежденій и обратимся къ исполненію ими своихъ прямыхъ обязанностей перевозчиковъ.

Но нельзя не обратить вниманія на то, что въ то время, когда

пресса обвиняла въ неуспѣшности доставки исключительно слабую провозоспособность желѣзныхъ дорогъ, въ дѣйствительности хлѣба привозилось почти болѣе, чѣмъ народонаселеніе могло увозить со станцій и разбирать по деревнямъ. Не доставало лишь устройства мѣстныхъ складовъ и организаціи порядка въ вывозѣ.

Для полноты и ясности разсмотрѣнія хода перевозки по желѣзнымъ дорогамъ мы сдѣлаемъ описаніе его по періодамъ.

Къ 1-му періоду отнесемъ время съ 1 Августа по 1 Ноября, ко 2-му—съ 1 Ноября по 1 Января, которое назовемъ усиленной перевозкой перваго плана и къ 3-му періоду все остальное время, которое назовемъ усиленной перевозкой по 2-му плану.

Въ теченіи первыхъ двухъ мѣсяцевъ 1-го періода, т. е. съ 1 Августа по 1 Октября мы не можемъ указать ни одного факта подготовленія дорогъ къ предстоящей имъ работѣ. Все шло обычнымъ порядкомъ, разрабатывались и приводились въ исполненіе предположенія, возникшія ранѣе, имѣвшіяся въ виду для нормальнаго положенія.

Въ концѣ Іюля движеніе грузовъ на дорогахъ, ближайшихъ къ Западной границѣ оживилось до чрезвычайной степени, особенно послѣ объявленія запрещенія вывоза хлѣба и съ назначеніемъ льготнаго двухнедѣльнаго срока для ликвидаціи сдѣлокъ. Но по истеченіи этого срока движеніе на упомянутыхъ дорогахъ ослабѣло и онѣ легко справились съ усиленнымъ движеніемъ въ виду его кратковременности и лѣтней благопріятной погоды.

Послѣ 15 Августа вспышка улеглась и все вошло опять въ обычную колею, хотя усиленіе ввоза хлѣба на южныхъ дорогахъ, начавшееся со 2-й половины Августа, предсказывало значительность предстоящей хлѣбной компаніи. Явленіе такого оживленія считалось какъ вполнѣ обычное, и на характеръ его настолько мало обращали вниманія въ Петербургѣ, что Курско-Харьковско-Азовская желѣзная дорога должна была отдать часть своихъ вагоновъ въ наемъ Юго-Западнымъ дорогамъ. Между тѣмъ, уже въ Августѣ, особенно со второй его половины, выяснилось, что хлѣбный грузъ пошелъ въ обратномъ обычному своему направленію. Онъ стремился съ юга на сѣверъ, отъ окраинъ къ центру и на Владикавказской желѣной дорогѣ уже на 1 Августа образовался залежъ хлѣба, назначеннаго къ отправленію на Воронежъ, — въ размѣрѣ 1397 вагоновъ или

850 тыс. пудовъ. На такое же необычайное направленіе груза указывали также изданные въ концѣ Іюля пониженные льготные тарифы, и газетныя статьи, сообщавшія какъ о полномъ неурожаѣ въ центрѣ, такъ и о большомъ урожаѣ на Сѣверномъ Кавказѣ.

Мы должны остановиться на этомъ обстоятельствѣ и обратить вниманіе на то, что техническія мѣропріятія по усиленію провозоспособности желѣзныхъ дорогъ шли не одновременно съ тарифными мѣропріятіями для направленія груза въ указанное мѣсто и по намѣченному пути. Трудность ли опредѣлить размѣры успѣха вводимыхъ вновь тарифныхъ ставокъ или другія какія либо причины порождаютъ такое положеніе, но въ теченіи 30-ти лѣтняго періода передъ нашими глазами прошла масса фактовъ, въ коихъ тарифная стратегія не шла рука объ руку съ технической тактикой и послѣдняя обманывала ожиданія и разсчеты торговли, основанные на вновь изданныхъ тарифныхъ ставкахъ.

Примѣровъ къ такому положенію можно найти очень много, и мы не можемъ не указать на одинъ изъ такихъ, имѣющій непосредственное отношеніе къ описываемому времени. Для доставленія угля съ Донецкой желѣзной дороги на сѣверъ черезъ Курско-Харьковско-Азовскую желѣзную дорогу были такія ставки провозныхъ платъ, существовавшія до и въ теченіи 1891 г., которыя выводили грузъ угля съ Донецкой на Азовскую дорогу на станціи Никитовку и Константиновку, а не на Краматорскую.

Отъ послѣдней на Азовской желѣзной дорогѣ начинается путь въ двѣ колеи рельсъ и потому сильный по своей провозоспособности, тогда какъ участокъ Краматоровка-Константиновка принадлежалъ къ числу слабѣйшихъ въ этомъ отношеніи. Профиль его полотна съ крутыми и длинными уклонами, станціонные пути не достаточно развиты, водоснабженіе слабо, мосты допускаютъ движеніе лишь при трехъ-осьныхъ паровозахъ.

Направленіе вывоза угля съ Донецкой желѣзной дороги на начало этого слабаго участка тормазило каменноугольную промышленность съ момента установленія тарифа, направившаго уголь указаннымъ путемъ. Углепромышленники не разъ сѣтовали на это въ мѣстномъ Комитетѣ, и имѣли основаніе, такъ какъ лишь въ рѣдкіе, непродолжительные періоды затишья движенія по Азовской желѣзной дорогѣ они могли поставлять уголь случайнымъ покупщикамъ.

Остальное время года онъ вывозился только такимъ крупнымъ покупателямъ, которые могли заключать съ владѣльцами рудниковъ предварительныя условія, предъявляемыя Комитету, на основаніи коихъ послѣдній отдѣлялъ періодически на мѣсяцъ, сколько должно быть предоставлено каждому руднику вагоновъ, изъ числа всѣхъ перевозочныхъ средствъ, находившихся въ распоряженіи Управленій дорогъ. Такимъ образомъ, мелкіе покупатели могли пріобрѣтать уголь лишь изъ вторыхъ рукъ, а развитіе и возникновеніе новыхъ крупныхъ предпріятій задерживалось.

Тарифныя соображенія упускали изъ виду нужды техническія и требованія торговли и не уступили имъ даже въ зиму 1891—1892 г., когда на тотъ же слабый по своей провозоспособности участокъ Азовской дороги хлынула, кромѣ угля, еще масса хлѣба съ юга.

На такое историческое несогласованіе между законодательницей—тарифной политикой и исполнительницей — техникой не можетъ не имѣть вліяніе, въ числѣ прочихъ причинъ, и то, что нѣтъ строго безспорно установившагося способа опредѣленія наибольшей провозоспособности желѣзныхъ дорогъ и пріемовъ для его достиженія. Даже среди спеціалистовъ замѣчается разнорѣчіе въ этомъ дѣлѣ по причинѣ относительной молодости желѣзнодорожнаго дѣла, быстро идущаго впередъ его усовершенствованія и сложности. Такъ, напримѣръ, введеніе автоматическихъ тормазовъ, давая возможность ускорять ходъ поѣзда, значительно усиливаетъ провозоспособность желѣзныхъ дорогъ, а это изобрѣтеніе вошло еще слишкомъ недавно.

Оцѣнка результатовъ эксплоатаціи дороги и анализъ ихъ очень трудны въ виду множества причинъ, вліяющихъ на ходъ дѣла, и разныхъ случайностей, которыя увеличиваютъ или уменьшаютъ эти результаты.

При такихъ условіяхъ эксплоатаціи неудача и малая успѣшность системы ея или какого либо пріема можетъ быть всецѣло отнесена или на стихійныя причины въ видѣ мороза, или на индивидуальныя качества служащихъ и такое объясненіе, особенно послѣднее, имѣетъ много шансовъ на успѣхъ по своей простотѣ и легкости устраненія.

Между тѣмъ необходимо установить взглядъ на желѣзную дорогу, какъ на огромный сложный механизмъ, для перебрасыванія грузовъ съ одного конца на другой и выработать опредѣленные и точные размѣры каждой части этого механизма.

Эти размѣры должны строго согласоваться одинъ съ другимъ, иначе полезное дѣйствіе всей машины можетъ быть сведено до минимума, такъ какъ работа ея будетъ поглощаться треніемъ и толчками, происходящими отъ несоразмѣрности частей.

Это соображеніе дѣлаетъ настоятельно необходимымъ подробное описаніе и анализъ усиленной работы 1891—1892 года, какъ обширнаго опыта для опредѣленія наибольшей провозоспособности дорогъ, къ какому описанію мы и возвратимся.

Выше мы указали, что уже къ 1-му Августа на Владикавказской желѣзной дорогѣ лежало 1397 вагоновъ груза, который не могъ быть отправленъ по назначенію. Къ 1-му Сентября залежь увеличилась до 7741 вагона, а къ 1-му Октября до 9961 вагона, что составляло свыше 6 милліоновъ пудъ.

Одновременно начали образовываться залежи и на другихъ дорогахъ; въ началѣ Октября онѣ доходили:

На южныхъ участкахъ Воронежской дороги, считая въ томъ числѣ и городскіе склады Ростова на Дону, считалось до 6 тыс. вагоновъ. На южныхъ участкахъ Азовской дороги до станціи Алексѣевки считая въ томъ числѣ и склады Таганрога, до 4 тыс. вагоновъ. На станціяхъ:

Донецкой	2	тыс.	вагон.
Севастопольской	5	„	„
Харьково-Николаевской . . .	6	„	„

А всего до 35 тысячъ вагоновъ или до 22 милліоновъ пуд. груза, сложеннаго на мѣстахъ отправленія и готоваго къ вывозу.

Большая часть этого груза предназначалась къ отправкѣ по Воронежской желѣзной дорогѣ, какъ кратчайшему пути, связывавшему Сѣверный Кавказъ и южные округа земли Войска Донскаго съ губерніями Воронежской, Тамбовской, Саратовской, Рязанской и всѣми губерніями, по которымъ вытянулась одинокая и одиночная колея Сызрано-Вяземской ж. д. отъ Тулы — черезъ Ряжскъ на Сызрань-Оренбургъ, Самару до Златоуста. На тотъ же Воронежскій путь направляли свои закупки Астраханская губернія, часть Казанской, Симбирской, Вятской и Пермской, которыя спѣшили доставить свой грузъ къ Волжскимъ пристанямъ до закрытія навигаціи на Волгѣ. Это очень понятно, потому что отъ Ростова до Ряжска, черезъ Во-

ронежъ—Раздѣльную имѣется всего 858 верстъ, тогда какъ обходный путь на Лозовую-Курскъ-Орелъ-Грязи-Козловъ или на Тулу имѣется отъ 1250 до 1280 верстъ.

По этому послѣднимъ путемъ пользовались только покупатели хлѣба въ губерніяхъ Таврической, Екатеринославской, Харьковской и Полтавской.

Воронежская дорога, по своей провозоспособности, не могла вывозить всего груза, а что касается Курско-Харьковско-Азовской, то ея сильный участокъ начинался лишь отъ Краматорской. Южнѣе она была также слаба и даже слабѣе южнаго участка Воронеской. Кромѣ того Азовская дорога имѣетъ особо важное значеніе въ нашей промышленности, такъ какъ черезъ нее доставляется уголь для всѣхъ заводовъ той мѣстности, которая лежитъ на Западъ отъ линіи Лозовая-Харьковъ.

По этой же дорогѣ идетъ на Западъ крымская и донецкая соль, донская рыба, часть скота откармливаемаго въ южныхъ степяхъ, сахаръ и другіе продукты юго-восточнаго района, живущаго такой кипучей промышленной жизнью, о которой не имѣетъ понятія житель русскаго востока, промышляющій лишь тѣмъ что ему родитъ мать земля, оказавшаяся въ 1891 году скупой, суровой мачихой.

Залежи не отправленныхъ грузовъ на Южныхъ дорогахъ въ теченіи Сентября все усиливались, жалобы на задержку грузовъ раздавались все громче и по нормальному порядку, въ началѣ Октября созваны были съѣзды мѣстныхъ управленій въ Харьковѣ, Ростовѣ и Курскѣ. Онп констатировали, что размѣръ ввоза превышаетъ провозоспособность дорогъ, но не могли ея усилить. Московско-Курская желѣзная дорога отказалась увеличить количество принимаемыхъ ею въ Курскѣ вагоновъ отъ Азовской желѣзной дороги свыше установленной нормы въ 250 въ сутки.

Объ усиленіи передачи на Азовскую съ Владикавказской въ Ростовѣ вовсе не возбуждалось вопроса, потому что обходныхъ тарифовъ на Курскъ въ то время еще не было издано и почти весь залежъ Владикавказской желѣзной дороги былъ назначенъ къ отправленію на Воронежъ. Нормальный обмѣнъ вагоновъ между Владикавказской желѣзной дорогой и Азовской былъ опредѣленъ въ 75 вагоновъ, но въ дѣйствительности большею частью не достигалъ и

этой цифры, при чемъ сдавались вагоны со всякимъ грузомъ, но не съ хлѣбомъ. Напротивъ, большинство груженныхъ вагоновъ сдавала Азовская съ углемъ для потребленія Владикавказской желѣзной дорогѣ.

Съѣзды мѣстныхъ управленій должны были ограничиться кое-какими мелкими мѣропріятіями по облегченію оборота подвижнаго состава и распредѣлить перевозочныя средства пропорціонально ввозу и залежу.

Уставъ 1885 года обязываетъ мѣстныя управленія къ соблюденію очереди отправленія груза по времени его ввоза на желѣзно-дорожную станцію. Онъ стремится къ тому, чтобы грузъ, ввезенный на станціи желѣзныхъ дорогъ въ одинъ и тотъ же день на какомъ бы то ни было протяженіи всей сѣти, былъ повсюду отправляемъ одновременно. Нормы числа груженыхъ вагоновъ, передаваемыхъ съ одной дороги на другую, опредѣляются соразмѣрно ея провозоспособности мѣстными Управленіями, обсуждаются на съѣздахъ, провѣряются и утверждаются центральными учрежденіями. Измѣнить норму можно или съ согласія дороги или по распоряженію свыше. Нарушеніе правъ очереди обставлено извѣстными формальностями и обусловлено постановленіемъ Министра.

По этому мѣстнымъ съѣздамъ только и оставалось распредѣлить между собою то, чѣмъ они фактически владѣли.

При этомъ на Харьковскомъ съѣздѣ возникло большое затрудненіе, какъ быть съ углемъ и солью. Оба эти груза фактически не ввозились на станціи желѣзныхъ дорогъ и потому не могли войти въ одну очередь съ хлѣбомъ, который былъ ввезенъ, записанъ въ книги и ждалъ отправленія. Уголь и соль возились по особому плану оставляемому на основаніи контрактовъ, предъявляемыхъ углепромышленниками. Уставъ не давалъ отвѣта на то, кому должно отдать предпочтеніе. По буквѣ его надо было всѣ перевозочныя средства отдать подъ хлѣбъ; но такое рѣшеніе шло бы разрѣзъ съ правилами перевозки угля, имѣвшими равную силу съ уставомъ и было невозможно по другимъ соображеніямъ. Въ теченіи зимы 1891 года, т. е. въ Январѣ и Февралѣ Азовская и Воронежская дороги, вслѣдствіе снѣжныхъ заносовъ, были почти закрыты для движенія и не могли вывезти много угля. Запасы его на заводскихъ и другихъ складахъ уменьшились, а по условіямъ добычи его въ лѣтнее время, при не-

достаткѣ рабочихъ, не могли пополниться въ теченіи лѣтнихъ мѣсяцевъ новымъ подвозомъ.

Новое уменьшеніе подвоза могло вызвать недостатокъ топлива со всѣми его послѣдствіями для городскаго населенія и сокращеніе работы заводовъ, а равно и уменьшеніе заработка заводскихъ рабочихъ. Хлѣбный кризисъ могъ усложниться угольнымъ, заводскимъ и проч.

Задача выходила не легкая; обратились въ Петербургъ и получили отвѣтъ, что распредѣленіе перевозочныхъ средствъ между углемъ и хлѣбомъ должно быть сдѣлано съѣздомъ въ предѣлахъ возможности.

Но одновременно же, въ Октябрѣ, и въ Петербургѣ начали вырабатывать планъ усиленія перевозки, при чемъ главное вниманіе было обращено на усиленіе вывоза съ Сѣвернаго Кавказа и на перевозку по дорогамъ Владикавказской, Воронежской и Азовской. Планъ усиленія ихъ провозоспособности подвергался тщательному обсужденію и провѣркѣ. О дорогахъ дальнѣйшаго слѣдованія заботились сравнительно мало и въ доказательство сего нельзя не отмѣтить такой фактъ, что на пополненіе личнаго состава паровозной прислуги на Азовской дорогѣ была прислана часть машинистовъ съ Сызранской линіи. Разработка цѣлесообразнаго плана перевозки встрѣчала непреодолимое затрудненіе въ отсутствіи точныхъ свѣдѣній, сколько надо перевезти хлѣба для продовольствія, въ какой срокъ и куда.

Въ это же время высказалось и разногласіе между спеціалистами на пріемы для усиленія перевозки и на возможность достиженія посредствомъ ихъ извѣстныхъ результатовъ. Споры разгорячались, недоразумѣнія усиливались отъ недомолвокъ въ письменныхъ сношеніяхъ съ мѣстными Управленіями и слухи о нихъ проникли въ общество и прессу, которая начала говорить, что центральная Россія гибнетъ отъ желѣзнодорожной неурядицы. Хладнокровіе, необходимое для рѣшенія трудныхъ и сложныхъ вопросовъ ускользало и замѣнялось возбужденіемъ партійныхъ страстей, въ разгарѣ коихъ безъ должнаго вниманія разсмотрѣли и рѣшили вопросъ, возбужденный нѣкоторыми мѣстными управленіями и о тѣхъ затрудненіяхъ, которыя доставляла перевозка хлѣба вссыпную и несвоевременный увозъ его со станцій. Въ Январѣ этотъ Гордіевъ узелъ былъ разсѣченъ запрещеніемъ для земствъ отправлять хлѣбъ безъ мѣшковъ—и надо ду-

мать, что ходъ дѣла о перевозкѣ могъ получить нѣсколько другое направленіе, если бы это рѣшеніе было принято тремя мѣсяцами ранѣе. Но въ Октябрѣ для устраненія этого важнаго задрудненія ограничились наложеніемъ штрафа за продержаніе хлѣба въ вагонахъ. Подобная мѣра хороша при неисправности одного, двухъ отправителей. Но и тогда часто случается, что штрафъ выростаетъ до размѣровъ, превышающихъ стоимость груза, а если неисправными оказываются всѣ получатели и въ числѣ ихъ казенныя и общественныя учрежденія, то вышеуказанная мѣра—мертвая.

Въ концѣ Октября планъ перевозки былъ выработанъ и рѣшено отправленіе хлѣба съ Сѣвернаго Кавказа направить двумя путями на Воронежъ и Курскъ, а часть его обратить на Новороссійскъ и оттуда перевезти моремъ въ Одессу и Севастополь.

Согласно такому плану изданъ новый рядъ тарифныхъ постановленій для уравненія провозныхъ платъ по предположеннымъ направленіямъ и фрахтовъ на морскую перевозку.

Одновременно устанавливался и порядокъ перевозки. Изъ числа всѣхъ нагруженныхъ хлѣбомъ вагоновъ 50% назначено было отдавать подъ земскія перевозки, 10% подъ интендантскіе грузы, а 40% для частныхъ хлѣботорговцевъ. Сдѣланы распоряженія о направленіи съ запада на востокъ 132-хъ паровозовъ и нужнаго числа вагоновъ. Нормы передачи груженыхъ вагоновъ съ одной дороги на другую предписано увеличить и для Московско-Курской было опредѣлено принимать съ Азовской не 250, а 400 вагоновъ въ день, каковая норма и оставалась безъ измѣненія все остальное время.

Всего предполагалось ежедневно отправлять:

По Владикавказской желѣзной дорогѣ въ Ростовъ	350	вагон.
„ Азовской изъ Ростова	175	„
„ „ „ Лозовой*)	575	„
„ „ „ Харькова	530	„
„ Сызрано-Вяземской изъ Моршанска . . .	368	„
„ Самаро-Златоустовской	150	„

Съ Ноября начинается фактическое подготовленіе дорогъ къ усиленному движенію и постепенное его развитіе.

*) Въ Лозовой долженъ былъ присоединяться грузъ изъ Севастополя, доставленный туда моремъ изъ Новороссійска.

Паровозы съ запада подходили небольшими партіями по 4—5 штукъ въ сутки и всѣ требовали передѣлокъ для приспособленія ихъ къ топкѣ углемъ. Для управленія ими формировали паровозную прислугу, такъ чтобы на каждомъ паровозѣ одинъ изъ управляющихъ имъ былъ знакомъ и съ профилью дороги, и съ отопленіемъ.

Одновременно мѣстныя управленія разрабатывали предположенія объ открытіи новыхъ разъѣздовъ, усиленіи водоснабженій, личнаго состава, запасовъ топлива и прочихъ матеріаловъ. Всѣ эти предположенія посылались въ Петербургъ, разсматривались, пересоставлялись, дополнялись и т. д. Шла горячая канцелярская работа, такъ часто подливающая ложку дегтю въ бочку меду.

Много было разсужденій на тему, какъ предохранить Южныя дороги въ при Донецкихъ и Екатеринославскихъ степяхъ отъ снѣжныхъ бурь и заносовъ, подобныхъ тѣмъ, что остановили движеніе въ первые мѣсяцы того же года.

Горячій споръ возбудился о вліяніи на заносы защитныхъ насажденій вдоль линіи Азовской желѣзной дорогм. Такое названіе давали жалкимъ прутикамъ въ 3—7 рядовъ, посаженныхъ въ близкомъ разстояніи отъ пути, и послѣ 10-ти лѣтняго возращиванія, достигшихъ высоты 1—2 сажень. Посадка ихъ вдоль мелкихъ выемокъ и насыпей не далеко отъ полотна въ первую-же бурю обращали мелкія насыпи въ снѣжныя выемки, а мелкія выемки въ большія, потому что онѣ, по тонкости стволовъ и небольшой ширинѣ посадокъ задерживали весьма мало снѣга, а уменьшая скорость его полета, вызывали отложеніе сугробовъ снѣга прямо на полотно, т. е. искусственно вызывали заносы. По этому мѣстные Начальники Дистанцій считали ихъ за одну казней Египетскихъ, ниспосланную на нихъ Небомъ. Рѣшено было, не возлагая надежды на эти кустарники, заготовить возможно болѣе защитъ изъ драни, а въ степныхъ участкахъ, гдѣ всегда замѣчался недостатокъ рабочихъ для очистки снѣга, образовать постоянныя, сильныя числомъ, рабочія артели, устроивъ для нихъ зимніе теплые бараки. Этими средствами отдѣлались въ зиму 1891—1892 года отъ остановокъ движенія вслѣдствіе заносовъ, не смотря на то, что бури бывали довольно сильныя. Такъ, напримѣръ, про бурю 2 Февраля мѣстныя газеты сообщали, что сорвано много крышъ и поломано деревьевъ.

Усиленіе перевозки въ Ноябрѣ шло постепенно. Въ Декабрѣ

вступили въ работу всѣ прибывшіе съ Запада паровозы и движеніе еще болѣе усилилось и дало результаты, которые превышаются результатами лишь за Мартъ, при наступившей веснѣ. Выше мы приводили свѣдѣнія объ усиленіи перевозки хлѣба, почерпнутыя изъ Вѣстника Финансовъ. По этимъ свѣдѣніямъ перевозка Земскаго хлѣба увеличилась въ Ноябрѣ сравнительно съ Октябремъ на 20%, а въ Декабрѣ поднялась противъ Ноября на 50%.

Но какъ мы объясняли выше, изъ печатныхъ изданій грузовой статистики, нельзя опредѣлить помѣсячно количества всѣхъ грузовъ, перевозившихся въ извѣстномъ направленіи. Усиленіе перевозки хлѣба, принадлежавшаго Земствамъ, могло и дѣйствительно усиливалось на счетъ уменьшенія перевозки хлѣба частныхъ хлѣботорговъ и другихъ грузовъ, почему мы должны обратиться къ статистическимъ даннымъ о работѣ подвижнаго состава, которыя публикуются въ отчетахъ желѣзныхъ дорогъ по мѣсячно. Однакоже и ими надо пользоваться съ извѣстной осторожностью.

Случайныя происшествія измѣняютъ статистическіе результаты даже за большій промежутокъ времени, а насъ интересуютъ результаты за короткіе періоды. Наиболѣе цѣнный матеріалъ въ этомъ отношеніи даетъ Азовская дорога, на которой, по счастливой случайности, число несчастныхъ происшествій было меньше, чѣмъ на другихъ дорогахъ, и даже уменьшилось противъ прежняго нормальнаго времени. Кромѣ того на ней-же удалось избѣжать задержекъ отъ недостатка воды. Въ теченіи зимы два раза наступала оттепель, два раза растаявшій снѣгъ пополнялъ пруды и два раза выпадалъ вновь.

Что касается порчи приборовъ водоснабженія, то ихъ удалось избѣжать заготовкой и разсылкой по водокачкамъ всѣхъ мелкихъ запасныхъ частей, тогда какъ болѣе крупныя части, значительно усиленныя числомъ, лежали въ каждомъ паровозномъ депо. На болѣе серьезныхъ пунктахъ были установлены запасные пріемники и трубы и запасные машины и насосы. Благодаря этимъ счастливымъ случайностямъ и мѣрамъ, результаты работы подвижнаго состава на Азовской дорогѣ представляютъ очень мало скачковъ и уклоненій и на ея данныхъ чувствительнѣе прочихъ отражались вліяніе другихъ причинъ и задержки въ пріемѣ груженыхъ вагоновъ другими дорогами.

Основываясь на этомъ соображенiи, мы будемъ впослѣдствiи приводить изъ отчетовъ этой дороги болѣе подробные результаты, чѣмъ изъ другихъ.

Въ общемъ же на 4-хъ дорогахъ: Воронежской, Азовской, Московско-Курской и Сызранской, на которыя было обращено особое вниманiе и направлено наибольшее число перевозочныхъ средствъ, среднее число перевозимыхъ ежедневно вагоновъ было слѣдующее:

Въ Октябрѣ	1891 г.	среднее въ мѣсяцъ	282	вагон.
„ Ноябрѣ	„	съ 1 по 10—288		
„ „	„	„ 10 „ 20—294		
„ „	„	„ 20 „ 30—338		
		Среднее . . .	307	„
„ Декабрѣ	„	съ 1 по 10—369		
„ „	„	„ 10 „ 20—396		
		Среднее . . .	383	„

Эти данныя указываютъ на ровное и постепенное развитiе и увеличенiе перевозки.

Укажемъ и на то обстоятельство, что перевозка начинаетъ перевѣшивать ввозъ на Владикавказской, что видно изъ таблицы ея залежей, который составлялъ:

Къ 1-му Октября	11.525	вагоновъ.
„ 1-му Декабря	9.382	„
„ 10-му „	8.532	„
„ 20-му „	6.934	„
„ 1-му Января	2.258	„

Надо, однако, добавить, что и ввозъ постепенно ослабѣвалъ:

Въ Августѣ было ввезено всего . .	17.786	вагоновъ.
„ Сентябрѣ и Октябрѣ только по .	14.415	„
„ Ноябрѣ въ виду распутицы . .	8.521	„
„ Декабрѣ	10.107	„

Эти цифры говорятъ, что уже къ Декабрю положенiе значительно измѣнилось. Запасы Сѣвернаго Кавказа или изсякали или цѣны

хлѣба на немъ настолько поднялись, что покупатели начали искать другихъ рынковъ. Хлѣбное руно древней Колхиды было уже порядочно обстрижено, а тѣмъ временемъ возбудился вопросъ о новомъ усиленіи провозоспособности дорогъ, въ томъ же крайнемъ уголкѣ юго-востока. Вопросъ этотъ былъ рѣшенъ отрицательно, о чемъ появилось сообщеніе въ Правительственномъ Вѣстникѣ. Такое сообщеніе послужило искрой въ порохъ. Общественное возбужденіе поднялось до крайней степени, тѣмъ болѣе, что съ мѣста приходили запоздалые слухи о недостаточно сильной перевозкѣ на желѣзныхъ дорогахъ, и, главнымъ образомъ, о томъ, что число вагоновъ, передаваемыхъ съ одной дороги на другую, не достигало предположенныхъ цифръ.

Это послѣднее обстоятельство имѣло дѣйствительно мѣсто по слѣдующей причинѣ. Всѣ сложенные на Владикавказской желѣзной дорогѣ грузы были сданы для отправленія на Воронежъ и по уставу Управленія желѣзныхъ дорогъ не имѣли права произвольно измѣнить данное грузохозяевами направленіе. Черезъ это Владикавказская желѣзная дорога не могла направить въ обходное направленіе на Курскъ достаточное число хлѣбныхъ грузовъ — ихъ было слишкомъ мало для этого направленія, а вся главная масса хлѣба должна была быть отправляема по направленію, уже указанному отправителемъ. Но въ то же время дороги конечнаго назначенія груза: Оренбургская, Сызранская и другія, по прежнему, испытывали затрудненія отъ несвоевременной выгрузки товара. Вагоны съ хлѣбомъ переполняли станціонные пути до такой степени, что для вновь прибывающихъ не оказывалось мѣста и Управленія должны были отказывать въ пріемѣ новыхъ съ сосѣднихъ дорогъ.

Было не мало и другихъ мелкихъ затрудненій, для устраненія которыхъ необходима была власть на мѣстѣ, сильная, не стѣсняемая формальностями, располагавшая обширными средствами и полномочіями, способная быстро разрѣшать всякіе вопросы и недоразумѣнія безъ канцелярской переписки, часто затемняющей дѣло.

Таково было общее мнѣніе и желаніе, и оно было удовлетворено назначеніемъ, послѣдовавшимъ въ первыхъ числахъ Декабря. Было учреждено особое управленіе усиленной перевозки съ обширными полномочіями.

Оно избрало своимъ мѣстопребываніемъ Ростовъ, что указывало

на то, что этотъ пунктъ, по прежнему, считался центромъ всѣхъ затрудненій и что не было еще извѣстно или вполнѣ оцѣнено то важное обстоятельство, на которое мы обратили вниманіе, а именно уменьшеніе залежей Владикавказской желѣзной дороги, доказывающее, что затрудненія въ Ростовѣ были уже въ общемъ, и большею частью, устранены.

Дѣятельность управленія усиленной перевозки раздѣляется на три эпохи: 1) Декабрь 1891 года, 2) съ 1-го Января по 1-е Марта 1892 года и 3) Мартовская,—въ которую оно дѣйствовало подъ руководствомъ новаго Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія.

Въ Декабрскую эпоху надо различать дѣятельность распорядительную и подготовку къ новому еще болѣе усиленному движенію по плану, составленному управленіемъ усиленной перевозки.

Распоряженія начались съ устраненія того формальнаго затрудненія въ отправленіи грузовъ, лежавшихъ на Владикавказской желѣзной дорогѣ обходнымъ путемъ на Курскъ, о которыхъ мы говорили выше, и которому препятствовало данное отправителями направленіе этого груза на Воронежъ. Это распоряженіе подняло перевозку въ теченіи періода съ 10-го по 20-е Декабря противъ періода съ 1-го по 10-е Декабря среднимъ числомъ на 27 вагоновъ ежедневно, что и видно изъ приведенныхъ выше данныхъ.

Затѣмъ послѣдовало распоряженіе 11-го Декабря объ увеличеніи передачи груженыхъ вагоновъ съ одной дороги на другую, и воспрещеніе отказывать въ пріемѣ ихъ безъ разрѣшенія управленія усиленной перевозки, подъ какимъ бы то ни было предлогомъ. Въ это время дороги конечнаго привоза хлѣба, — Самаро-Златоустовская, Оренбургская и Сызранская, вмѣстѣ съ усиленіемъ перевозки, стали ощущать усиленное затрудненіе отъ несвоевременной выгрузки земствами привезеннаго вссыпную хлѣба, на которое мы ранѣе указывали. Станціи прибытія такихъ вагоновъ переполнялись до того, что для вновь приходящихъ вагононъ не было мѣста, и ихъ оставляли на ближайшихъ къ мѣсту назначенія большихъ станціяхъ, которыя въ свою очередь тоже переполнялись. Не устранивъ этого кореннаго затрудненія, управленіе усиленной перевозки своимъ послѣднимъ распоряженіемъ переполнило и узловыя передаточныя станціи. Всѣ дороги сразу получили такое число груженыхъ ваго-

новъ, которое онѣ не могли вывозить изъ узловыхъ станцій; о чемъ онѣ и заявили въ газетахъ, согласно существующихъ правилъ, для снятія съ себя отвѣтственности за просрочку въ перевозкѣ.

Въ отношеніи же выигрыша успѣха перевозки, это распоряженіе подвинуло груженые вагоны впередъ лишь только на длину раздѣляющихъ узловыхъ станцій передаточныхъ вѣтвей, т. е. на протяженіи отъ 1 до 6 верстъ. Одновременно съ усиленіемъ передачи управленіе усиленной перевозки занялось нагрузкой хлѣба, сложеннаго на Владикавказской желѣзной дорогѣ и перевозомъ его въ Ростовъ. Для этого были употреблены самыя энергическія мѣры, начиная отъ истребованія съ Запада партій порожнихъ вагоновъ и кончая погрузкой хлѣба, не смотря на дожди, въ открытый подвижной составъ, безъ покрытія его брезентами, которыхъ своевременно не успѣвали выписывать изъ Москвы.

Этими мѣрами залежи Владикавказской желѣзной дороги дѣйствительно быстро уменьшались, какъ видно изъ приведенныхъ выше цифровыхъ свѣдѣній. Къ 9-му Января они всѣ были подняты, о чемъ съ восторгомъ заявили нѣкоторыя газеты, но хлѣбъ еще не подвинулся много впередъ къ мѣсту своего назначенія. Онъ лишь переселился съ станціонныхъ крытыхъ помѣщеній въ вагоны и частью на платформы, въ послѣднихъ подъ дождь и снѣгъ и прибылъ въ Ростовъ.

Само управленіе усиленной перевозки, повидимому, вполнѣ это сознавало, что видно изъ одной телеграммы его къ управленію Азовской желѣзной дороги, въ которой оно требуетъ отъ послѣдняго лишь очищенія путей Ростова и увоза вагоновъ хотя бы только на ближайшія станціи. Оно желало выиграть время нагрузки и провоза хлѣба въ Ростовъ, въ надеждѣ, что по мѣрѣ приведенія въ исполненіе составленнаго имъ плана новаго усиленія провозоспособности дорогъ, застоявкіеся въ Ростовѣ вагоны будутъ перевозиться далѣе.

Этотъ пріемъ мы назовемъ устройствомъ запасныхъ подвижныхъ хлѣбныхъ магазиновъ. И такъ, начиная съ 10-го Декабря вагоны на дорогахъ образуютъ два рода хлѣбныхъ магазиновъ: постоянныхъ на станціяхъ прибытія и подвижныхъ запасныхъ, — скопленныхъ повсюду, гдѣ только было мѣсто ихъ поставить.

Посмотримъ, какъ это отразилось на движеніи.

Перевозка груженыхъ вагоновъ на 4-хъ указанныхъ выше дорогахъ выражается въ слѣдующихъ среднихъ ежедневныхъ цифрахъ.

Въ періоды:

Съ 10 по 20 Декабря 1891 г.,	396 ваг.					
„ 20 „ 31 „ „	374 „					
		Среднее за Декабрь . . .	380 вагон.			
„ 1 „ 10 Января 1892 г.,	405 ваг.					
„ 10 „ 20 „ „	286 „					
„ 20 „ 31 „ „	401 „					
		Среднее.	369 „			
„ 1 по 10 Февраля 1892 г.,	358 ваг.					
„ 10 „ 20 „ „	421 „					
„ 20 „ 29 „ „	385 „					
		Среднее.	388 „			
Въ Мартѣ 1892 года			458 „			

Эти данныя указываютъ, что до Марта движеніе не только не усилилось, а даже скорѣе уменьшилось противъ періода съ 10-го по 20-го Декабря и все время шло какими-то порывами, то поднимаясь, то падая.

На доставку продовольствія въ неурожайныя мѣста упомянутыя распоряженія имѣли то вліяніе, что отправка хлѣба сосредоточилась почти исключительно на Владикавказской желѣзной дорогѣ. Хлѣбъ, сложенный по линіямъ Азовской и Воронежской желѣзныхъ дорогъ, не трогался съ мѣста. Правило соблюденія очереди было фактически отмѣнено. Перевозка другихъ грузовъ задерживалась.

Между тѣмъ на этихъ линіяхъ было не мало хлѣба, и это доказывается тѣмъ, что мельницы въ Таганрогѣ выписывали зерно не съ Владикавказской желѣзной дороги, а съ Азовской, а именно со станціи Алексѣевки, всего въ 70-ти верстахъ отъ Харькова.

Вообще порядокъ походилъ на то, что во время большаго пожара въ центрѣ города, всѣ бочки для воды были направлены къ самому отдаленному источнику, при отъѣздѣ съ котораго онѣ скоплялись и сталкивались въ узкомъ переулкѣ, а ближайшіе колодцы на широкихъ улицахъ стояли праздно и никто ими не пользовался.

Съ 10-го же Декабря было приступлено къ составленію новаго плана усиленія провозоспособности дорогъ и предположено довести ее на 4-хъ дорогахъ до возможности ежедневнаго отправленія въ среднемъ 21 поѣзда.

Для развитія движенія до указанныхъ выше предѣловъ приняты были слѣдующія мѣры:

1) Усиленіе пропускной способности дорогъ посредствомъ устройства блокъ-постовъ между станціями.

2) Составленіе новаго росписанія движенія поѣздовъ въ предположеніи неравномѣрнаго ихъ отправленія. По направленію грузоваго движенія предположено отправлять большее число поѣздовъ, чѣмъ въ сторону обратнаго возвращенія порожнихъ вагоновъ.

3) Усиленіе перевозочныхъ средствъ путемъ истребованія паровозовъ и вагоновъ съ Запада и съ Сѣвера.

4) Принятіе соотвѣтствующихъ мѣръ къ усиленію водоснабженія, личнаго состава служащихъ, запасовъ и т. п.

5) Усиленіе числа путей на станціяхъ допускалось только въ крайней необходимости, въ виду неудобнаго для такихъ работъ зимняго времени и изъ опасенія временнаго уменьшенія развившейся перевозки хлѣба, отнятіемъ въ развозку матеріаловъ для устройства путей, части провозоспособности дорогъ.

Планы усиленія провозоспособности въ главныхъ ихъ частяхъ вырабатывались каждымъ управленіемъ въ Ростовѣ, подъ надзоромъ управленія усиленной перевозки. Учетъ необходимаго числа паровозовъ и вагоновъ подвергался тщательному разсмотрѣнію техниковъ управленія усиленной перевозки.

Забота объ усиленіи водоснабженія, запасовъ и станціонныхъ путей была возложена всецѣло на усмотрѣніе и отвѣтственность мѣстныхъ управленій, а равно и мѣропріятія для предупрежденія остановокъ отъ снѣжныхъ заносовъ.

На шести дорогахъ, по которымъ должны были перевозиться главнѣйшія массы хлѣбнаго груза, было рѣшено устроить 64 телеграфныхъ сигнальныхъ поста на перегонахъ между станціями. Для усиленія ихъ перевозочныхъ средствъ было вытребовано въ добавленіе къ прибывшимъ 132 еще 433 паровоза и до 10 тыс. вагоновъ. Всего на перевозку вытребовано было съ запада и сѣвера 565 паровозовъ.

Для усиленія личнаго состава съ другихъ дорогъ командировано 1858 служащихъ и нанято съ воли нѣсколько тысячъ. Всѣ эти усиленія потребовали затратъ приблизительно до 8 милліоновъ рублей.

Наиболѣе интересныя данныя относительно размѣровъ затратъ на усиленную перевозку представляетъ отчетъ Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги за 1892 годъ.

Изъ этого отчета видно, что въ 1890 году эта дорога, при 9.618.300 руб. валоваго дохода дала чистаго 3.553.094 руб., а въ 1892 году, при валовой выручкѣ въ 10.583.306 руб. очистилось всего 56.880 р. Такимъ образомъ на усиленіе перевозки затрачено свыше 3-хъ милліоновъ рублей. Изъ числа расходовъ, произведенныхъ на усиленную перевозку обращаютъ на себя особое вниманіе:

Расходъ на наемъ подвижнаго состава для усиленія перевозочныхъ средствъ, достигшій до . . . . 1.831 т. р.
На ремонтъ нанятыхъ паровозовъ . . . . 117 „ „
На наемъ служащихъ въ теченіи 4-хъ мѣсяцевъ до . 380 „ „

Расходы топлива на паровозо-версту этой дороги по сравненію съ прошлыми годами поднялись на 30% и въ такой же почти пропорціи увеличились и другіе подобные же расходы.

Разработка плановъ и приведеніе ихъ въ исполненіе шла съ такой быстротой, что всѣ подготовительныя работы на всѣхъ шести дорогахъ были окончены въ 20 дней, а начиная съ 20-го Декабря по 5-е Января новое росписаніе движенія поѣздовъ было введено повсюду. Лишь укладка новыхъ путей*) и нѣкоторыя работы по водоснабженію были окончены въ теченіи Января и первой половины Февраля.

Мы обращаемъ вниманіе на быстроту разработки и приведенія въ исполненіе задуманнаго плана въ виду слуховъ, распускавшихся въ нѣкоторыхъ органахъ прессы объ антагонизмѣ, яко бы существовавшемъ между мѣстными управленіями дорогъ и управленіемъ усиленной перевозки, о противодѣйствіи первыхъ послѣднему. Смѣемъ думать, что одна быстрота исполненія указаній управленія усиленной перевозки служитъ опроверженіемъ этихъ слуховъ.

Приводимъ результаты движенія, послѣдовавшаго непосредственно

*) Всего уложено было новыхъ путей 55,57 верстъ.

вслѣдъ за введеніемъ новаго росписанія поѣздовъ и усиленнаго движенія по новому плану. Если эти результаты вышли неблагопріятными для послѣдняго, то на это были причины вполнѣ естественныя, которыя мы и объяснимъ послѣ.

Результаты получились слѣдующіе:

Отправлено было среднимъ числомъ ежедневно:

Въ Декабрѣ	380	вагоновъ
„ Январѣ	364	„
„ Февралѣ	388	„
„ Мартѣ	458	„

Изъ подробныхъ отчетовъ видно, что увеличеніе замѣчается главнымъ образомъ въ предѣлахъ Московско-Курской желѣзной дороги, а начиная со второй половины Февраля на Сызрано-Вяземской, на *которой въ Январѣ, наоборотъ, оказывается* крупное пониженіе на 25%.

На остальныхъ дорогахъ движеніе въ Декабрѣ, Январѣ и Февралѣ почти одинаковое.

Изъ имѣющихся у насъ въ рукахъ частныхъ свѣдѣній видно, что на 6-ти дорогахъ отъ Ростова до Златоуста всѣхъ вообще грузовъ перевезено.

Въ Октябрѣ	1891	года	27	милліоновъ	пудъ
„ Ноябрѣ	1891	„	23	„	„
„ Декабрѣ	1891	„	27	„	„
„ Январѣ	1892	„	26	„	„
„ Февралѣ	1892	„	28	„	„
„ Мартѣ	1892	„	32	„	„

Хотя эти свѣдѣнія и принадлежатъ къ числу тѣхъ, на точность коихъ нельзя вполнѣ положиться, и въ нихъ смѣшаны грузы обратнымъ направленій, но онѣ совпадаютъ съ вышеприведенными данными о количествѣ перевезенныхъ вагоновъ и потому ихъ тоже можно принять во вниманіе при оцѣнкѣ результатовъ дѣятельности желѣзныхъ дорогъ въ описываемое нами время.

Другія статистическія данныя указываютъ на уменьшеніе производительной работы подвижного состава. Такъ, напримѣръ, на Азовской желѣзной дорогѣ вагоны въ Декабрѣ дѣлали по 2.500 верстъ въ мѣсяцъ, а въ Январѣ и Февралѣ только по 2.100, т. е. ихъ

производительная работа упала на 16%. Паровозы поѣздные, дѣлавшіе въ Декабрѣ по 2500 верстъ, въ Январѣ и Февралѣ пробѣгали всего 2.150 верстъ, что тоже даетъ уменьшеніе производительной работы на 16%, а работа ихъ на маневрахъ поднялась съ 5.000 верстъ въ мѣсяцъ на 5.900, т. е. непроизводительный пробѣгъ увеличился на 16%.

Нельзя обойти молчаніемъ и того факта, что подвижной составъ сильно пострадалъ. Паровозы, вызванные по разсчету для болѣе сильнаго движенія, чѣмъ оно могло производиться въ дѣйствительности, не имѣя помѣщенія во время сильныхъ морозовъ, наступившихъ въ Январѣ, портились. Для предохраненія ихъ топили день и ночь, но все-таки на Сызранской желѣзной дорогѣ, вслѣдствіе замерзшей воды въ котлѣ и трубкахъ, два паровоза пришли въ полную негодность. Приведенію въ порядокъ подвижнаго состава, испорченнаго во время усиленной перевозки, было посвящено все лѣто и осень и вызвало значительные расходы.

Хлѣбный рынокъ отвѣчалъ этому положенію дѣлъ возвышеніемъ цѣнъ на рожь особенно въ Февралѣ. Въ Саратовѣ цѣна на рожь, спустившаяся до 1 руб. 29 коп. поднялась до 1 руб. 36 коп., а въ Орлѣ съ 1 руб. 25 коп. до 1 руб. 27 коп. Вѣстникъ Финансовъ отмѣчаетъ это повышеніе и сдержанность торговцевъ, указывая на морозы, коими объясняетъ слабость перевозки въ теченіи Января 1892 года.

Помимо приводимаго Вѣстникомъ Финансовъ обстоятельства, мы думаемъ, что цѣнность поддерживалась тѣмъ пріемомъ эксплоатаціи, который мы назвали организаціей подвижныхъ хлѣбныхъ магазиновъ. Нагрузка хлѣба производилась не во всѣхъ, а лишь въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, наиболѣе удаленныхъ отъ неурожая, а для болѣе близкихъ мѣстъ не доставало вагоновъ. Такимъ образомъ конкурренція продажи съуживалась, покупщики сталкивались въ одномъ мѣстѣ и издержки провоза увеличивались. Намъ извѣстны факты, что хлѣбъ изъ района Азовской дороги, даже ввезенный на станціи, брался обратно и увозился гужемъ на болѣе отдаленныя станціи Харьково-Николаевской желѣзной дороги, которая не была въ числѣ дорогъ, предназначенныхъ для стоянки и храненія подвижныхъ хлѣбныхъ магазиновъ. Главнымъ складочнымъ пунктомъ для нихъ были Воронежская, Московско-Курская и Азовская дороги и на послѣдней

въ Январѣ подъ подвижные хлѣбные магазины было занято 73% всего ея вагоннаго парка и около 25% всѣхъ запасныхъ и разъѣздныхъ путей.

Скорость перевозки груза упала на 25%. Мы имѣемъ подсчетъ скорости движенія 2.119 отправокъ Владикавказской дороги. Изъ нихъ 888, отправленныя до Декабря, дѣлали въ среднемъ по 98,2 версты въ сутки, а 1.231 отправленныя съ Декабря проходили въ среднемъ не болѣе 75-ти верстъ.

Всѣ эти условія несомнѣнно оказывали большое вліяніе на цѣны хлѣба на всѣхъ рынкахъ. Закупки земствъ, имѣвшія спеціальное назначеніе, вліяли на нихъ лишь косновенно, непосредственное же давленіе оказывали размѣры запасовъ частныхъ складовъ и пополненіе ихъ подвозомъ. Между тѣмъ мы видимъ, что частные покупатели искусственно загоняются въ ограниченные, наиболѣе отдаленные районы и даже тѣ, которые купили хлѣбъ въ ближайшихъ пунктахъ, должны гужомъ отвозить его на болѣе отдаленныя мѣста, чтобы имѣть возможность отправить по желѣзной дорогѣ. Такъ поступали покупщики на станціи Алексѣевка Азовской желѣзной дороги, увозившіе свой хлѣбъ на станціи Харьково-Николаевской желѣзной дороги, а на ст. Алексѣевка хлѣба было такъ много, что изъ нея его выписывали даже Таганрогскія и Ростовскія мельницы, расположенныя у воротъ Сѣвернаго Кавказа, на который были направлены всѣ перевозочныя средства.

Но еще большее вліяніе на крѣпость цѣнъ оказывало уменьшеніе скорости доставки грузовъ и особенно неизвѣстность времени его прибытія, явившаяся естественнымъ послѣдствіемъ фактической отмѣны правила о соблюденіи порядка отправленія груза по очереди ввоза, предписаннаго закономъ, отмѣны, вносившей полный безпорядокъ въ перевозкѣ.

Никто не могъ приблизительно разсчитать, когда придетъ та или другая его покупка. Были счастливцы, получавшіе свой грузъ скоро, были и такіе, которые теряли состояніе, прождавъ свой товаръ до паденія цѣнъ. Торговля изъ коммерческой, основанной на разсчетѣ, перешла въ азартную.

Трудно сомнѣваться въ томъ, что при соблюденіи закона объ очередяхъ, при возможности разсчитать время прибытія купленнаго хлѣба, владѣльцы мѣстныхъ запасовъ еще въ Январѣ не нарушили

своей сдержанности и не выбросили ихъ на рынокъ. Но полная неопредѣленность, невозможность разсчета въ связи съ разными случаями поддерживали въ нихъ ту сдержанность, которую Вѣстникъ Финансовъ относилъ къ вліянію январскихъ морозовъ.

Для того, чтобы выяснить причины такихъ результатовъ и безуспѣшности столь большихъ затратъ, денежныхъ и матеріальныхъ, разсмотримъ подробно мѣру, принятую для усиленія пропускной способности, т. е. устройство сигнальныхъ постовъ и введенія росписанія поѣздовъ неравномѣрнаго движенія.

Представимъ себѣ двѣ станціи желѣзной дороги *А* и *Б*, раздѣленныя перегономъ такой длины, который поѣздъ проходитъ въ часъ. Условія безопасности требуютъ, чтобы до прибытія въ *Б* поѣзда, отправленнаго изъ *А*, послѣдняя не выслала никакого другого поѣзда и, разумѣется, *Б* тоже съ своей стороны не можетъ отправить поѣзда на станцію *А*. И такъ для прохода перегона *А Б* двумя поѣздами надо 2 часа, а слѣдовательно пропускная способность этого участка будетъ 24 поѣзда въ сутки.

Если на перегонѣ мы поставимъ въ равномъ разстояніи другъ отъ друга два сигнальныхъ поста, то получимъ возможность отправить изъ *А* второй поѣздъ, когда первый пройдетъ одинъ сигнальный постъ и выслать третій, когда первый поѣздъ пройдетъ второй постъ, а второй поѣздъ минуетъ первый постъ. При равномъ разстояніи между постами поѣзда будутъ идти одинъ за другимъ въ разстояніи 20 минутъ и потому перегонъ *А Б* въ 1 часъ 40 минутъ пройдутъ три поѣзда.

Предположимъ съ этими 3-мя поѣздами перевезено изъ *А* въ *Б* всего 60 груженыхъ вагоновъ. Равное имъ число порожнихъ изъ *Б* въ *А* можно будетъ отправить всего съ двумя поѣздами, которые пройдутъ перегонъ *Б А* въ 1 часъ 20 минутъ. Такимъ образомъ въ 3 часа времени перегонъ *А Б* пройдетъ 5 поѣздовъ, которые перевезутъ 120 вагоновъ, а въ сутки пропустимъ вмѣсто 24 поѣздовъ или 480 вагоновъ, уже 40 поѣздовъ и 800 вагоновъ.

Такимъ образомъ самымъ простымъ пріемомъ мы увеличили пропускную способность перегона *А Б* на 67%. Но для достиженія такого результата надо, чтобы всѣ 5 поѣздомь проходили пространство *А Б* съ чисто математической точностью. Если эти 5 поѣздовъ

опоздаютъ каждый на 5 минутъ, задерживая одинъ другого, то выигрышъ пропускной способности падаетъ съ 67% на 46%.

Практически достигнуть математической точности движенія всѣхъ поѣздовъ не возможно, а потому, предлагая перевезти черезъ перегонъ *А Б* въ данный періодъ опредѣленное количество груза, надо разсчитывать, что произойдетъ нѣкоторая непроизводительная потеря времени и, составивъ росписаніе для пропуска 5 поѣздовъ, оставить часть этихъ росписаній свободными отъ дѣйствительно предполагаемаго къ отправленію числа поѣздовъ. Такимъ образомъ практики всегда предполагаютъ извѣстный коэфиціентъ потери теоретической пропускной способности, разсчитанной математически. Чѣмъ болѣе неблагопріятныхъ условій для математически точнаго движенія, тѣмъ больше долженъ быть коэфиціентъ потери.

Величина этого коэфиціента не установлена прочно въ мнѣніяхъ специалистовъ, даже въ извѣстныхъ предѣлахъ, и зависитъ отъ очень многихъ условій.

Управленіе усиленной перевозки вводило этотъ коэфиціентъ въ свои разсчеты, но въ очень слабомъ размѣрѣ. На Азовской дорогѣ онъ колебался отъ 3% до 20% и наименьшій приходился на тѣ участки, которые были въ наиболѣе неблагопріятныхъ условіяхъ, а между тѣмъ имѣли небольшое количество грузовъ, какъ напримѣръ на участкѣ Никитовка-Краматорская.

Но и этотъ запасъ поглощался рабочими поѣздами для развозки запасовъ топлива, воды, защитъ и т. п. предметовъ.

Такимъ образомъ, въ сущности запаса оставлено почти не было.

Разсмотримъ же условія требующіяся для уменьшенія коэфиціента, для возможно близкаго совпаденія математическаго рѣшенія и практическаго исполненія.

Выше мы упомянули, что всѣ поѣзда должны выходить, идти и приходить на станцію съ математической точностью, отнюдь не мѣшая одинъ другому. Такая математическая точность для цѣлой сѣти дорогъ должна соблюдаться не на одномъ какомъ либо перегонѣ, а въ сотняхъ перегоновъ на протяженіи тысячъ верстъ, потому что замѣшательство на одномъ перегонѣ непремѣнно отзовется на всѣхъ прочихъ, задерживая и на нихъ правильность движенія.

Для математической же точности движенія требуется:

1) Чтобы погода была вездѣ и повсюду одинакова.

Въ періодъ предполагаемаго усиленнаго движенія наступила зима, т. е. наиболѣе неблагопріятствующее время года для точности движенія.

2) Чтобы весь подвижной составъ былъ вездѣ одинаково исправенъ. Условія предположенной усиленной эксплоатаціи тоже противорѣчили этому требованію, такъ какъ помѣщенія и средства для своевременнаго исправленія паровозовъ и вагоновъ на многихъ дорогахъ были слишкомъ слабы даже для нормальнаго числа отправляемыхъ на нихъ поѣздовъ, а тѣмъ болѣе для увеличеннаго.

3) Чтобы паровозная прислуга вездѣ относилась къ своему дѣлу управленія паровозомъ съ одинаковымъ вниманіемъ и умѣньемъ.

Это условіе было тоже не выполнено, такъ какъ личный составъ былъ пополненъ значительнымъ числомъ неопытныхъ служащихъ.

4) Чтобы на каждой станціи, гдѣ происходитъ встрѣча поѣздовъ, для каждаго входящаго и отходящаго поѣзда были особыя удобно расположенные пути, такъ чтобы каждый поѣздъ своимъ приходомъ и выходомъ не мѣшалъ одинъ другому.

Это въ высшей степени существенное и важное условіе менѣе всего удовлетворяло потребностямъ предполагавшагося усиленнаго движенія, потому что на большинствѣ дорогъ количество и расположеніе путей не соотвѣтствовали даже значительно меньшему нормальному движенію. Кромѣ того пути эти, по короткости своей не вмѣщали поѣздовъ увеличеннаго состава съ порожними вагонами и это обстоятельство заставляло дѣлить послѣдніе на части, на каждой промежуточной станціи, что, разумѣется, увеличивало время простоя ихъ на ней и уменьшало выигрышъ во времени прохожденія перегона.

А въ тоже время часть запасныхъ станціонныхъ путей всегда была отнята подъ описанные выше подвижные хлѣбные магазины, что усугбляло время на производство маневровъ на станціяхъ, а такъ какъ и свободныя станціонные пути заносились сугробами снѣга отъ стоящихъ на сосѣднихъ съ ними путяхъ вагоновъ съ хлѣбомъ, то уменьшалась и производительность станціонныхъ маневровъ.

Изъ этого легко видѣть, что наиважнѣйшее условіе для успѣха движенія не только не было удовлетворено, но прямо ему противорѣчило, и это противорѣчіе искусственно увеличивалось.

6) Водоснабженіе должно давать повсюду необходимое количе-

ство воды, чего не было на большинствѣ дорогъ. Приходилось посылать особые непредвидѣнные планомъ поѣзда для перевозки воды, замѣнять ее льдомъ и снѣгомъ съ полей.

7) Личный составъ станціонной службы былъ пополненъ лицами взятыми со стороны, т. е. очень неопытными.

8) Подвижной составъ, приходившій съ грузомъ, долженъ освобождаться немедленно и возвращаться порожнемъ, а мы уже описывали ранѣе, что получатели обратили его въ амбары для храненія хлѣба. По этому значительная часть изъ остававшихся еще свободными путей и вагоновъ была занята не только подъ подвижные, но и подъ станціонные магазины, что еще болѣе затрудняло вездѣ движеніе поѣздовъ и оборотовъ вагоновъ.

Изъ этого перечня ясно, что условія не только не благопріятствовали усиленному движенію, но были прямо противоположны и неудивительно, что разность между теоретическимъ и практическимъ числомъ поѣздовъ достигла до небывалыхъ еще размѣровъ на нашихъ дорогахъ. Для прохода поѣзда отъ одной большой станціи до другой безполезно тратилась масса времени и можно было подмѣчать, какъ такая потеря колебалась въ зависимости отъ переполненія станцій и занятія ихъ запасныхъ путей вагонами, обращенными въ хлѣбные магазины.

На Азовской дорогѣ потеря времени колебалась отъ 20% до 100% и можно составить почти совершенно правильную кривую зависимости опозданій поѣздовъ отъ заполненія станціонныхъ путей.

Эти разсужденія подтверждаются полученными результатами эксплоатаціи. Вся почти сила работы вытребованныхъ 433-хъ паровозовъ уходила на преодолѣніе тѣхъ трудностей, которыя представлялъ планъ несообразованный съ условіями дорогъ и съ тѣми препятствіями, которыя создавались для его исполненія.

Онѣ подтверждаются и тѣмъ, что успѣшнѣе всѣхъ другихъ работала Московско-Курская желѣзная дорога, которая, по своему устройству, болѣе всѣхъ соотвѣтствовала развитію сильнаго движенія. При томъ она всѣ почти хлѣбнѣе грузы везла транзитомъ, а для установки доставленныхъ ей подвижныхъ магазиновъ отдѣлила 20-ти верстный путь между Тулой и Барановымъ, освободивъ отъ нихъ пути прочихъ станцій.

Въ январѣ, а именно 14-го на Сызрано-Вяземской желѣзной до-

рогѣ произошла полная остановка движенія. Всѣ ея станціи были переполнены груженными вагонами, а водоснабженіе изсякло на перегонѣ, протяженіемъ около 100 верстъ.

Управленіе усиленной перевозки перешло въ Пензу и вскорѣ приняло рѣшительную мѣру—прекратить отправку хлѣба безъ мѣшковъ вссыпную, допустивъ лишь незначительныя отступленія *).

Въ теченіи мѣсяца на Сызранской дорогѣ шли усиленныя работы по улучшенію водоснабженія, укладкѣ новыхъ станціонныхъ путей и разгрузкѣ всѣхъ наполнявшихъ ее вагоновъ. Въ половинѣ февраля эти работы были окончены и движеніе на ней значительно усиливается, а затѣмъ онѣ начинаютъ усиливаться и на другихъ дорогахъ, на которыхъ къ концу февраля тоже прекращается накопленіе подвижныхъ хлѣбныхъ магазиновъ. Въ мартѣ движеніе входитъ въ нормальныя условія и замѣтно поднимается, чему способствуетъ такъ же наступившая весна.

Все это описаніе вполнѣ подтверждаетъ наши соображенія и объясненія причинъ неуспѣшности усиленной перевозки въ первые два мѣсяца со дня ея начала. Такая неуспѣшность была вполнѣ естественна, потому что для усиленія провозоспособности необходимо развитіе всѣхъ безъ исключенія желѣзныхъ дорогъ, отнюдь не одностороннее усиленіе одной пропускной способности и перевозочныхъ средствъ. Совершенно невозможно моментально поднять провозоспособность массы дорогъ на 40% на продолжительный періодъ времени. Если бы и приводили примѣры, какъ приводятъ перевозку богомольцевъ въ Троицко-Сергіевскую лавру во время празднованія 500-лѣтія рожденія ея основателя, то онѣ не только не опровергаютъ, но подтверждаютъ все нами сказанное. Внимательное изученіе условій этой перевозки показываетъ, что на этомъ 60-ти верстномъ разстояніи были собраны самыя благопріятныя условія для ея развитія. То, что можетъ быть удачно на короткое время и на небольшомъ разстояніи, при обдуманномъ планѣ и заблаговременно приня-

---

*) *Примѣчаніе.* Этотъ фактъ не былъ описанъ газетами, извѣщавшими о самыхъ мелочныхъ подробностяхъ дѣйствій управленія усиленной перевозки. Вообще газеты, обращавшія особое вниманіе на эту перевозку, умалчивали о фактахъ простыхъ, но оказывавшихъ благотворное вліяніе на усиленіе перевозки и вытекавшихъ изъ широты полномочій управненія усиленной перевозки.

тыхъ цѣлесообразныхъ мѣрахъ навѣрно потерпитъ неудачу при противоположныхъ условіяхъ.

Въ обыкновенной же жизни каждая дорога строится и развивается въ предѣлахъ того наибольшаго движенія, которое она можетъ предполагать у себя по практикѣ прошлыхъ лѣтъ своего существованія.

Быстрота развитія нашей промышленности и торговли и сравнительная молодость желѣзнодорожнаго дѣла служитъ причиной тому, что развитіе провозоспособности дорогъ опаздываетъ, отстаетъ отъ развитія торговли и нарушаетъ его правильность. Эти же причины и дорогая стоимость развитія нѣкоторыхъ частей желѣзныхъ дорогъ, особенно большихъ станцій, ведутъ къ тому, что всѣ части развиваются не вполнѣ одновременно. Поэтому, вполнѣ понятно, почему 6-ть дорогъ главнымъ образомъ участвовавшихъ въ перевозкѣ хлѣба не могли въ теченіи 20-ти дней поднять провозоспособность и притомъ въ направленіи обратномъ нормальной перевозкѣ на 40%, что предполагалъ второй планъ. Однако же, возможно, что затраты на усиленіе пропускной способности и перевозочныхъ средствъ не были бы такъ безплодны и движеніе могло бы усилиться болѣе и дать уже въ Январѣ и Февралѣ 1892 года, лучшіе результаты противъ Декааря 1891 года; если бы было устранено затрудненіе въ выгрузкѣ хлѣба на конечныхъ станціяхъ, такъ же своевременно, какъ было устранено затрудненіе въ переотправкѣ на Курскъ части хлѣба, адресованнаго на Воронежъ.

Этого сдѣлано не было; но и помимо такого упущенія, своевременному развитію движенія мѣшали и нѣкоторые пріемы эксплоатаціи, которые мы должны описать.

а) Установленіе правилъ передачи груженыхъ вагоновъ съ одной дороги на другую.

Передачу эту предложено совершать по поѣздамъ, составленнымъ изъ вагоновъ, назначенныхъ къ слѣдованію въ одномъ направленіи. Правило это существовало давно, но по общему соглашенію было оставлено, когда число направленій съ развитіемъ желѣзнодорожной сѣти увеличилось. Грузъ, ввезенный на станцію, грузится или по очереди ввоза или по указанію хозяина и потому надо долго копить вагоны одного и того же направленія, чтобы составить изъ нихъ цѣлый поѣздъ. Но и такой поѣздъ непремѣнно потѣрпитъ измѣненіе на пути своего слѣ-

дованія вслѣдствіе встрѣчающихся условій въ разной силѣ паровозовъ и крутизны подъемовъ пути. Когда поѣздъ приходитъ на передаточную станцію, его надо вновь пересоставлять для того, чтобы вновь подобрать вагоны одного и того же направленія. Такое пересоставленіе вполнѣ удобно тамъ, гдѣ для этого устроены очень дорогія сортировочныя станціи, но ихъ очень не много и онѣ имѣются исключительно въ очень большихъ центрахъ. На всемъ пути слѣдованія хлѣбнаго груза такихъ станцій не было, почему каждая дорога отбирала только тѣ вагоны, которые ей надо оставить у себя или передать по пути, въ сторону отъ направленія поѣзда, а остальные везла на конечный передаточный пунктъ и сдавала въ томъ порядкѣ, въ какомъ онн приходили.

Такимъ образомъ, дороги взаимно помогали другъ другу тѣмъ, что отсортировали лишь тѣ вагоны, которые каждой изъ нихъ необходимы.

По новому же правилу Азовской дорогѣ, находившейся въ серединѣ слѣдованія груза, приходилось брать вагоны въ 5-ти пунктахъ, отъ 7-ми дорогъ и, привозя ихъ въ Курскъ, пересоставлять для Московско-Курской желѣзной дороги. Это хотя и называлось взаимопомощью, но по мѣстнымъ условіямъ было исполненіе одной дорогой той части работъ, которая относилась къ обязанностямъ другой.

Замѣчательно, что изъ 6-ти дорогъ, главнѣйшимъ образомъ участвовавшихъ въ перевозкѣ, лишь только двѣ изъ нихъ обязаны были дѣлать эту работу для другихъ, а именно Азовская и Сызранская; остальныя были освобождены отъ нея, не смотря на то, что ихъ устройство было сильнѣе и лучше, какъ напримѣръ Московско-Курская и Рязанско-Казанская.

Конечная станція Азовской желѣзной дороги—Курскъ по своему устройству совершенно была неспособна служить сортировочной станціей для Московской дороги. По сдѣланному опыту оказалось, что для сортировки поѣзда требовалось отъ 3-хъ до 5-ти часовъ времени, а для всѣхъ приходящихъ поѣздовъ необходимо было 48 часовъ, т. е. вдвое болѣе того, что отпущено на сутки. Но на исполненіи новаго правила не настаивали, и все шло по прежнему до 16-го Декабря, когда явилось настояніе на исполненіи его со стороны Московской дороги. Передача сразу упала, а черезъ 4 дня послѣдовало разъясненіе управленія усиленной перевозки о томъ,

что изданное имъ новое правило передачи должно быть исполняемо лишь по возможности и отнюдь не служить мотивомъ для отказа въ пріемѣ передаваемыхъ вагоновъ. И такъ это правило фактически просуществовало 4 дня, оставивъ за собой однако же слѣдъ въ видѣ задержанныхъ на Азовской желѣзной дорогѣ 720-ти вагоновъ съ грузомъ, которые и заполняли собой свободные пути этой дороги до Марта. Этотъ-то способъ взаимо-помощи и вызвалъ упадокъ перевозочной способности Азовской желѣзной дороги въ теченіи послѣднихъ чиселъ Декабря 1891 года, на который мы выше указывали.

б) Жезловая система и неравномѣрное отправленіе поѣздовъ.

Жезловая система состоитъ въ томъ, что начальникъ станціи, отправляя поѣздъ, вручаетъ машинисту жезлъ, дающій право движенія поѣзда до слѣдующей станціи. По приходѣ на послѣднюю, жезлъ отбирается начальникомъ станціи прибытія и владѣніе имъ даетъ ему право отправить по тому же перегону новый поѣздъ, но въ обратномъ направленіи. Такимъ образомъ система эта въ чистомъ видѣ удобно примѣняется при равномъ числѣ поѣздовъ съ обѣихъ сторонъ. Если же число поѣздовъ въ одну сторону болѣе чѣмъ въ другую, то поѣзда въ одномъ направленіи слѣдуютъ безъ жезла, съ которымъ идетъ лишь послѣдній поѣздъ, слѣдующій въ томъ же направленіи и потомъ начинается обратное движеніе.

Во все время усиленнаго движенія станціи были переполнены поѣздами и начальники ихъ стремились спровадить всякій поѣздъ къ сосѣду, а потому, завладѣвъ жезломъ, гнали одинъ за другимъ по 3 и 4 поѣзда. Сосѣдняя станція переполнялась, такъ что поѣзда выстраивались на пути одинъ за другимъ далеко за предѣлами станцій. Поѣзда изъ порожнихъ вагоновъ, не помѣщаясь по своей длинѣ на запасныхъ путяхъ, выставляли свои хвосты па главный путь.

Происходили столкновенія, загораживавшія путь и останавливавшія движеніе на долго.

Не мало было столкновеній и въ пути отъ того, что поѣзда, слѣдовавшіе другъ за другомъ на близкомъ разстояніи, нагоняли другъ друга и бились.

Эти частыя происшествія вносили свою довольно крупную долю вліянія на задержки движенія, а гдѣ ихъ удавалось избѣгать, время терялось на осторожное производство маневровъ.

в) Но самой главной мѣрой, принятой управленіемъ усиленной перевозки для обезпеченія ея успѣха и имѣвшій наибольшее значеніе было сосредоточеніе въ своихъ рукахъ активнаго управленія движеніемъ на всемъ протяженіи отъ Новороссійска до Златоуста. Это сосредоточеніе было названо ограниченіемъ правъ управленій въ уменьшеніи пріема вагоновъ и объясняемо нѣкоторыми цѣлью образованія запаса груженыхъ вагоновъ на каждой дорогѣ на случай перерыва движенія.

Оно выразилось въ слѣдующихъ распоряженіяхъ:

1) О подачѣ со всѣхъ узловыхъ и большихъ станцій ежедневныхъ донесеній о состояніи подвижнаго состава и грузовъ почти въ той формѣ, въ какой каждое управленіе получаетъ отъ подвѣдомственныхъ ему станцій.

2) Назначеніемъ нормъ передачи вагоновъ съ одной дороги на другую, —и

3) Запрещеніемъ подъ какимъ бы то ни было предлогомъ уменьшить эти нормы безъ разрѣшенія управленія усиленной перевозки.

Даже на дорогахъ свыше 500 верстъ уже становится затруднительно фактически распоряжаться движеніемъ, а всѣ большія дороги дѣлятся на участки, въ которыхъ одно лицо завѣдуетъ этимъ дѣломъ.

Управленіе же усиленной перевозки взяло на себя такое распоряженіе на пространствѣ цѣлой сѣти, длиной въ 4.670 верстъ, оставивъ мѣстнымъ управленіямъ заботу о томъ, чтобы поѣзда шли въ томъ количествѣ, какое имъ было указано, т. е. другими словами возложило на нихъ лишь тѣ обязанности, которыя въ нормальное время исполняютъ на всѣхъ дорогахъ ревизоры и контролеры движенія.

Трудность управленія движеніемъ на такой громадной сѣти немедленно сказалось во множествѣ ошибочныхъ назначеній, сдѣланныхъ управленіемъ усиленной перевозки. Нормы числа вагоновъ, которые должны были сдаваться на другія дороги, поражали своею несогласованностью съ провозоспособностью дороги принимающей.

Такъ, на Курско-Харьковско-Азовской желѣзной дорогѣ оказалось слѣдующее:

Количество груженыхъ вагоновъ на нихъ принимаемое и то,

которое возможно было перевозить по плану усиленія провозоспособности:

Станціи дороги.	Принимаемое.	Возможное для перевозки.
Никитовка . . .	469 вагон.	396 вагоновъ.
Константиновка . .	574 „	470 „
Краматорская . .	764 „	670 „
Лозовая	750 „	874 „
Харьковъ . . .	697 „	550 „

т. е. на всѣхъ станціяхъ, кромѣ Лозовой, дорога обязана была принимать больше вагоновъ, чѣмъ могли перевозить.

Передача на Московскую дорогу была ограничена 400 вагонами въ сутки, а пріемъ вагоновъ съ грузомъ, направленнымъ на ту же Московскую дорогу, опредѣленъ въ 560 вагоновъ.

На Самаро-Златоустовскую назначено было къ сдачѣ съ Оренбургской 150 вагоновъ при ея небольшой провозоспособности первой всего въ 100 вагоновъ.

То же самое повторилось на всѣхъ дорогахъ безъ исключенія и онѣ всѣ заявили о переполненіи ихъ передаточныхъ станцій такимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ, которое было невозможно къ дальнѣйшему отправленію.

Эта усиленная передача началась еще ранѣе окончанія подготовительныхъ работъ къ приведенію дорогъ въ положеніе, соотвѣтствующее второму плану усиленной перевозки. Фактически она шла волнами до тѣхъ поръ, пока не забивались всѣ безъ исключенія пути передаточныхъ станцій, или пока на сдающихъ дорогахъ не изсякалъ вагонный паркъ.

Такой пріемъ эксплоатаціи практиковался на всѣхъ 6-ти дорогахъ, служившихъ главными артеріями перевозки хлѣбнаго груза до половины Января 1892 г., когда на нихъ скопилось до 15 тысячъ груженыхъ вагоновъ, составлявшихъ $^1/_{10}$ часть вагоннаго парка всей сѣти русскихъ дорогъ, отнявшихъ у 6-ти упомянутыхъ дорогъ до 20% всѣхъ запасныхъ путей. Если же изъ числа запасныхъ путей выдѣлить паровозныя, магазинныя и т. п., то можно считать что станціонныхъ путей было занято въ общемъ числѣ болѣе половины ихъ протяженія. Особенно страдали большія станціи и для облегченія ихъ приходилось уменьшать число отправляемыхъ поѣздовъ, высы-

лать вагоны на ближайшія небольшія станціи и т. п. Загроможденіе доходило до того, что паровозы, по приходѣ поѣзда, по 3—4 часа не могли пробраться въ свое депо.

Такъ какъ этотъ пріемъ объясняется необходимостью образовать запасъ груженыхъ вагоновъ на случай перерыва движенія, то посмотримъ имѣлъ ли онъ какіе-либо признаки обдуманнаго плана. Существованіе такого предполагаетъ предѣлы запаса для каждой дороги, сообразованные съ ея устройствомъ и возможною продолжительностью перерыва движенія. Никакихъ подобныхъ признаковъ обдуманнаго плана не видно. Происходило чисто стихійное загроможденіе передаточныхъ станцій всѣхъ 6-ти дорогъ до тѣхъ поръ, пока оно наконецъ не обратило на себя общаго вниманія, достигнувъ до вышеуказаннаго размѣра 15-ти тысячъ и послѣ того возникаютъ пререканія между управленіемъ усиленной перевозки и управленіями мѣстныхъ дорогъ о правильности цифръ задержанныхъ груженыхъ вагоновъ, показываемыхъ послѣдними въ оффиціальныхъ отчетахъ. Является даже настояніе управленія усиленной перевозки къ Азовской желѣзной дорогѣ не считать въ числѣ задержанныхъ вагоновъ стоящихъ на большихъ станціяхъ.

Въ то же время негласно правило это отмѣняется, и всѣмъ мѣстнымъ управленіямъ возвращается право ограниченія пріема предлагаемыхъ имъ вагоновъ *).

Между тѣмъ этотъ непомѣрно большой запасъ безцѣльно стоявшихъ хлѣбныхъ магазиновъ наносилъ тяжкій ущербъ всей остальной торговлѣ. Истощивъ очень сильно вагонный паркъ 6-ти дорогъ, онъ затруднилъ движеніе угля и прочихъ грузовъ даже на свободныхъ участкахъ, нанося трудно исчисляемый ущербъ многимъ частнымъ лицамъ. Это особенно было замѣтно во время съ 15 Января по 15-е Февраля, когда задержалось движеніе на Сызрано-Вяземской желѣзной дорогѣ.

Стоявшіе груженые вагоны, т. е. подвижные хлѣбные магазины, не увеличивая перевозку хлѣба, упавшую по Сызранской за Ряжскъ до 40—70 вагоновъ въ день, мѣшали перевозкѣ другихъ грузовъ. Для послѣднихъ недоставало перевозочныхъ средствъ.

Болѣе всѣхъ волновалась углепромышленность, у которой на

*) На нѣкоторыхъ дорогахъ это право возвращалось ранѣе по причинамъ, о которыхъ въ настоящее время несвоевременно говорить.

Февраль понизили требуемыя ею перевозочныя средства на 30%, но и изъ этого пониженнаго числа вагоновъ крупную долю отбирали себѣ управленія желѣзныхъ дорогъ, выписывавшія уголь въ большихъ размѣрахъ. Страдали и сахарозаводчики, но болѣе всего терпѣли мелкіе промышленники.

Въ Мартѣ вышеописанный пріемъ окончательно прекратилъ свое существованіе на всѣхъ дорогахъ.

Мѣстныя управленія вступили въ полное распоряженіе движеніемъ въ отправленіи своихъ обязанностей, а управленіе усиленной перевозки оставалось лишь наблюдающимъ за ея ходомъ. Къ тому же времени устранились и остальныя затрудненія, развились недостающія средства, наступила весна и количество перевозимыхъ вагоновъ увеличивается на 21%.

Наше описаніе было бы не вполнѣ полно, если бы мы не сказали нѣсколько словъ о вліяніи, которое оказывали эти пріемы на всѣхъ служащихъ, въ особенности станціоннаго состава и, главнымъ образомъ, на начальниковъ станцій.

Смущенные и растерянные, они бѣгали по путямъ, заботясь лишь объ избѣжаніи и предупрежденіи столкновеній. Одинъ изъ нихъ выразился очень характерно: „Что же это будетъ? Груженые вагоны берешь, штрафъ за нихъ платишь и впередъ не двигаешь. А потомъ и провозной платы за просрочку лишишься".

Другіе начали злорадствовать и преувеличивать затрудненія *).

Вышеописанные пріемы отразились на ходѣ перевозки въ слѣдующей неприглядной картинѣ.

Безполезная потеря значительной части пропускной способности, праздно стоящіе вагоны, въ видѣ подвижныхъ хлѣбныхъ магазиновъ, безцѣльное передвиженіе ихъ по станціоннымъ путямъ, изломанный и искалѣченный подвижной составъ, даже иногда и не употреблявшійся въ работу, растерянные, изможденные служащіе; потеря скорости движенія грузовъ, кромѣ нѣкоторыхъ особо привелегированныхъ, и безпорядокъ въ торговлѣ.

Нѣкоторыя брошюры, вышедшія впослѣдствіи, и часть прессы

---

*) Болѣе подробное описаніе періода усиленной перевозки въ этомъ отношеніи было бы очень интересно, но оно должно принадлежать исторіи.

того времени всѣ эти результаты относятъ и относили на индивидуальныя качества служащихъ.

Настоящее описаніе должно пролить нѣкоторый свѣтъ на это дѣло, тѣмъ болѣе, что въ прошедшей исторіи эксплоатаціи нашихъ дорогъ было не мало примѣровъ сильной и успѣшной перевозки.

Нельзя не вспомнить, что въ исторіи эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, при всей ея кратковременности, было уже нѣсколько весьма яркихъ примѣровъ тщетности усилій напряженія ихъ провозоспособности, не соотвѣтственно всестороннему развитію дорогъ, а также и вреда, приносимаго загроможденіемъ станцій и отсутствіемъ мѣръ къ успѣшной выгрузкѣ вагоновъ. Специалисты должны знать замѣшательства, происходившія на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ во время Франко-Прусской войны, и затрудненія на русскихъ дорогахъ въ минувшую Турецкую войну, а особенно безпорядокъ на румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ это же время. Трудно забыть, что на послѣднихъ движеніе отъ такихъ же мѣропріятій упало съ 14 поѣздовъ въ сутки на три поѣзда.

Но несмотря на такіе недавніе примѣры, мы всего черезъ 14 лѣтъ повторяемъ тотъ же способъ и тѣ же пріемы, въ надеждѣ успѣха, который долженъ былъ бы опровергать основные законы механики и который былъ бы возможенъ, если бы было возможно, одновременно на пространствѣ, могущемъ вмѣстить одинъ вагонъ, установить ихъ два.

Закончивъ настоящее описаніе, мы вправѣ сдѣлать слѣдующее заключеніе.

При помощи желѣзныхъ дорогъ можно успѣшно бороться съ стихійными бѣдствіями, въ видѣ неурожаевъ, но для достиженія большаго и скорѣйшаго успѣха сравнительно съ періодомъ 1891—1892 года, необходимо:

1) Улучшить наши свѣдѣнія о размѣрахъ урожаевъ разныхъ мѣстностей и его употребленіи.

2) Дружныя дѣйствія тарифной стратегіи и технической тактики.

3) Осмотрительное составленіе плановъ перевозки.

4) Преданіе забвенію нѣкоторыхъ изъ пріемовъ эксплоатаціи, здѣсь описанныхъ.

Въ общемъ желательно распространеніе въ обществѣ болѣе близкаго знакомства съ желѣзными дорогами и условіями ихъ работы,

а черезъ это и установленіе правильныхъ взглядовъ на то, чего можно отъ нихъ требовать и какъ лучше пользоваться ихъ услугами.

Отъ спеціалистовъ же желательно тщательное и всестороннее изученіе всѣхъ частей машины, которою имъ приходится управлять и меньшей самонадѣянности, партійности и нетерпимости, которую они проявляли въ этомъ дѣлѣ. Только при этомъ условіи они могутъ разсчитывать на довѣріе общества и занять достойное положеніе передъ своей законодательницей—тарифной политикой. Что касается до прессы, то крайне желательно, чтобы она служила однимъ общимъ цѣлямъ и хотя бы только въ дѣлѣ спеціальномъ г. редакторы допускали какую нибудь свободу обсужденія вопросовъ.

А. Измайловъ.